تصدر هذه السلسلة بمعاونة المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية

الألف كتاب (٣٧٨)

الموانى السودانية

دراسة فى الجغرافية التاريخية

تأليف

الدكتور صلاح الدين الشامى

الناشر
مكتبة مصر
٣ شارع كامل صدقى "الفجالة"

١٩٦١

بسم الله الرحمن الرحيم

تصـــدير

تدفعنى عروبتى واعتزازى وايمانى بالقومية العربية الصـاعدة فى كل أنحاء الوطن العربى الكبير عامة ، واعجابى بالخطوات الثابتة التى يدعم بها السودان مركزه بين دوله المتحررة الثائرة خاصة ، الى اخراج هذا الكتاب . وهذا الكتاب الذى أتشرف بتقديمه الى المكتبة العربية الجغرافية النامية ، هو الثالث فى سلسلة الكتب التى اطلقت عليها « دراسات فى جغرافية السودان » . والطريف فى هذا الكتاب أنه يصـور جانبا مشرفا من الجوانب التى أسدلت عليها الحجب فترة ليست بالقصيرة ولا تكشف عنها الا دراسة الجغرافية التاريخية . وقد حاولت فى هذا الكتاب أن أوضح أصالة السودان ومركزه الثابت ـ منذ وقت بعيد ـ فى دنيـا التجارة والتبادل بين مجموعة الدول والشـعوب والأمم التى أخذت بزمام الحضارة المزدهرة الزاهية . ويتضمن هذا البحث دراسة للموانى التى قامت وازدهرت على خط الساحل السودانى ، وتحكى قصتها عرضا مشوقا لتجارة السودان الخارجية فى كل عصر من العصور . وكان جل همى منصبا على عرض الصور فى اطار علمى سليم تدعمه المراجع والشواهد ، وقد حاولت أن أحقق كل المعلومات التي من شأنها أن تثبت القول أو أن تؤكده .

ويسرنى بهذه المناسبة أن أتقدم الى كل أولئك الذين يبحثون عن أمجاد السودان كجزء من الكيان العربى ، وعن أصالته فى الأسرة الدولية بتلك الأسانيد التى تؤكد الدور الايجابى لمنتجاته فى المجال الاقتصادى . وأرجو أن يكون هـــذا الجهد المقل مجزيا ، والله نسأل أن يلهمنا التوفيق .

مصر الجديدة ١٩٦١

صلاح الدين على الشامى

مدرس الجغرافية بجامعة القاهرة



تعريف بالسودان واشتراك منتجاته وسلعه فى التجارة الدوليـة ـ خروج التجارة بطريق البحر الأحمر ـ تعريف بالبحر الأحمـر وعلاقته بالأخـدود ـ النشـاط والنمـو المرجانى وأثرهما على الشروم والخلجان وقيام الموانى ـ علاقة الساحل السودانى بحركة الملاحة منذ أقدم العصو ر وحقيقة صلاته ببلاد بنت •

لم يكن لفظ « السودان » معروفا أو مستخدما قبل التوسع العربي وانتشار القبائل العربيـــة فى مساحات كبيرة من أفريقيـــة بعيدا عن أوطانهم فى شـــبه الجزيرة العربية شمال النطاق الصحراوى المعروف باسم الصحراء الأفريقية الكبرى • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن « كلمة سودان » عربية أصيلة أطلقها العرب على كل الأراضى الأفريقية فيما وراء الصحراء الكبرى جنوبا ، والتى تمتد من أقصى الغرب الذى يشرف على المحيط الأطلنطى « الظلمات » الى أقصى الشرق الذى يطل على ساحل البحر الأحمر أو ينتهى عند السفوح المنخفضة للهضـــبة الحبشية • هكذا وردت كلمـــة السودان على لسان القبائل العربيـــة المتدافعة المتعاقبة الى أوطانها الجديدة فى القارة الأفريقيـــة ، وهى تحمل طابع المدلول الجغرافى البحت • ونحن نشير بهذه المناسبة الى أن ذلك الاسم الجديد كان ثمرة طيبة من ثمرات الجهود العربية الموفقة فى دراسة الجغرافية وعلم تقويم البلدان • و « سودان » جمع الجمع لكلمة « أسود » وهو اللون الغالب على سكان المناطق والأقاليم والأجزاء فى أفريقية فيما وراء الصحراء • وكان ذكر أرض السودان وبلاد السودان فى مؤلفات العرب من المؤرخين والجغرافيين أول محاولة للتعبير باسم موحد عن كل أراضى السود فيما وراء الصحراء الأفريقية الكبرى • وليس غريبا بطبيعة الحال أن نقرر أنهـــا كانت محاولة خلاقة ، لأنه فيما قبل ظهور الاسلام وانتشار القبائل والبطون العربية ، التى أسهمت فى بناء وتوسيع رقعة الدولة العربية الاسلامية الكبرى كانت كل المساحات فيما وراء الصحراء الكبرى لا تعرف باسم واحد معين يميزها عن غيرها •

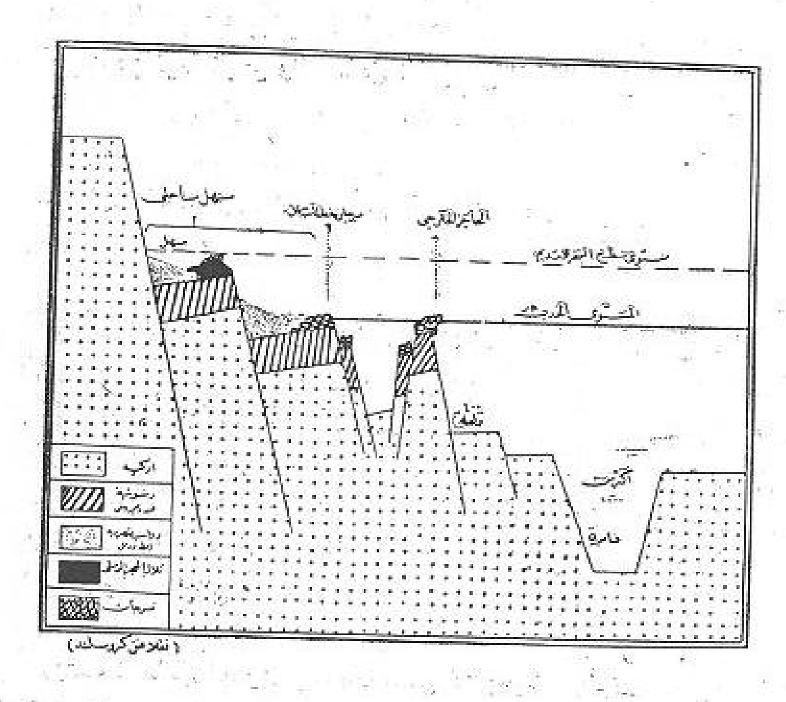
أما استخدام لفظ السودان للتعبـــير عن مدلول سـياسى وكيان معين يضم مساحات معينة فى قلب النيـــل الأوسط وروافـــده ، فلا يرجع الى أبعد من أوائل القرن التاسع عشر الميلادى بعدما دخلت هذه المساحات فى نطاق الامبراطورية المصرية • ويعنى ذلك أن التوسع المصرى فى سنة ١٨٢١ ميلادية أدى الى استخدام تعبير الأقاليم السودانية للتعبير عن كل المساحات التى خضعت للحكم المصرى • ومع ذلك فان كلمـــة السودان لم تستخدم كتعبير مطلـــق له مدلوله السياسى

للتعبير عن الأراضي التي تقع جنوب مصر ولها حدود معينة مرسومة محددة ، الا في بداية الحكم الثنائي سنة ١٨٩٩ · وهكذا أصبح لكلمة السودان العربية مدلولان ، أحدهما **جغرافي** يشمل نطاق المطر ، الصيفي فيما وراء الصحراء الكبرى ، وثانيها **سياسي** يشمل الأراضي فيما حول النيل وحوضه الأوسط والتي تمثل ثمرة الكفاح السياسي للقوة المصرية في القرن التاسع عشر ، والتي تلقتها الشخصية السودانية النامية المتنورة ، وجعلت منها جمهورية مستقلة ذات سيادة ·

ونود أن ننبه الأذهان الى أن هذه المقدمة ضرورية لكي نبرر المسلك الذي سلكناه عندما استخدمنا كلمة السودان استخداما فيه مرونة _ وعلى الرغم من حداثته _ للتعبير عن الأراضي والمساحات التي كانت في ظهير خط ساحل البحر الأريتري _ الأحمر _ وموانيه ، وكانت منتجاتها وسلعها تجد لها طريقا اليها · وليس ثمة شك في أنه مهما اختلفت الأسماء التي عرفت بها الأراضي الواقعة فيما وراء مصر جنوبا ، ومهما اختلفت الحدود السياسية لها ، فانه من الثابت تماما أنها اشتركت بسلعها وأسهمت بمنتجاتها في التجارة الدولية · ويمكن القول أن موقع الأراضي السودانية على خط ساحل البحر الأحمر من جانب ، والى الجنوب من مصر، مهد الحضارة الأصيلة العريقة من جانب آخر ، يعتبر مسئولا مسئولية مباشرة عن دخول السلع السودانية في دنيا التجارة الدولية في ذلك الوقت السحيق ، والذي كانت فيه معظم الأراضي الأفريقية جنوب الصحراء الكبرى في ظلمة تامة لا يعرف العالم من أمرها شيئا · وليس ثمة شك في أن الرغبة الملحة في الحصول على السلع السودانية كانت تدفع الفراعنة الى توجيه الحملات والرحلات الى قلب السودان بالطريق البرى الشمالي لجلبها والحصول عليها · وتعتبر رحلة حرقوف التي تمت في وقت مبكر دليلا حاسما في هذا الصدد · وتؤكد كل المراجع أن رحلة حرقوف كانت تتميز بالطابع الاقتصادي البحت ، وأنها سارت بحذاء النيل صعودا في اتجاه الجنوب · وكان الحمار بطبيعة الحال الوسيلة التي لجئوا الى استخدامها ، لأنهم كانوا يدركون تماما خطر الملاحة في النيل النوبي ، وما تعترضه من جنادل فتعوقها أو تمنع انتظامها ·

أما البحر الأحمر الذي هو من أقدم المسطحات المائية التي عرفت الانسان ملاحا يركب البحر ويذلله ، من أجل التجارة وبقصد الحصول على سلع معينة فله في

(شكل ١)



(نقلا عن كروسلند)

قطاع مثالي في الساحل السوداني

دراسة الجغرافيـة التاريخية للتجارة السودانية الخارجية شأن كبير • وقد نشأت على أمواجه وبين ساحليه خبرة الملاحين من سكان ذلك الحوض الذي يحتله ، والأجزاء القريبة المجـاورة الأخرى ، والتي تكاد تشرف عليه • وعلى الرغم من الظروف الطبيعية المتعلقة بتكوين البحر الأحمر والنشاط المرجاني فيه ، وطبيعة مناخه وقسوة الحرارة والرطوبة معا والتي تضعه في صف البحار غير الملائمة للنشاط الملاحي في مثل ذلك الوقت المبكر ، على الرغم من ذلك كله ، فان قيام الحضارات وازدهار المدنيات على مقربة منه — على كل من جانبيه الأفريقي والآسيوي — دفعت الانسان اليه دفعا ، فركبه وذلله ومارس فيه وبين شرومه وخلجانه وشطوطه المرجانية الخطرة الملاحـة والتبادل التجاري • ونود قبل الحديث عن **قيمة البحر والسـاحل السوداني** المشرف عليه في خدمة التجـارة الخارجية للسودان وعلاقاته مع غيره من الأمم والشعوب والدول ، أن نتعرض في ايجاز لدراسة صفة ذلك البحر، وصفة خط الساحل وصفة شرومه وخلجانه • وقد تلقى هذه الصور الضوء على الهدف الذي نحاول الوصول اليه والتعريف به وتحديد معالمه •

ويظهر من دراسة القطاع المستعرض للبحر الأحمر وجوانبه أن الانكسارات التي كونت الأخدود هنا من النوع السلمي ، وتظهر فيه ثلاث درجات واضحة • وكانت تلك الدرجات المجال الذي ظهر عليه وأثر فيه النشاط والنمو المرجاني ، الذي يعبر عن صفة البحر الأحمر الأساسية • وقد أكسب هذا النمو المرجاني ساحل السودان مميزات خاصة لها علاقة كبيرة بالملاحة من جانب ، وقيام الموانى من جانب آخر • وساحل السودان شمال سواكن نموذج طيب للعلاقة بين النشاط المرجاني وقيام الموانى •

ويمتـد الساحل السوداني شمال سـواكن بحيث توازيه تلال البحر الأحمر والحاجز المرجاني الساحلي والحاجز الخارجي • وتبدو كلهـا في شبه امتـداد واضح ظاهر منتظم • ويفهم ذلك الانتظام على ضوء علمنـا بتكوين الدرجات الثلاث التي كانت نتيجة للحركات التي أدت الى تكوين الأخدود الأريتري • وكان مستوى سطح البحر الأحمر يصل الى قاعدة التلال الأركية بحيث تمثـل الدرجة الأولى مجال النشاط المرجاني وتكون عليها الحاجز الأول • وقد تراكمت الرمال

والزلط والحصى والمواد المفتتة المنقولة من التلال سـواء عن طريق الوديان أو بالتعرية الهوائية ، في المنطقة الضحلة من البحر بين التلال العالية وبين الحاجز المرجاني الأول القديم • وأصبحت تلك الرواسب مقدمة للسهل الساحلي ، وتجمعت في نفس الوقت المواد العضوية على الدرجة الثانية ثم حدثت حركة رفع ترتب عليها وقوع الدرجة الثانية تحت عمق من الماء يقل عن ٣٠٠ قدم (٥٠ قامة) • ومن ثم بدأ النشاط المرجاني والنمو على هـذه الدرجة • وترتب على ذلك أيضـا انحسار المـاء عن مقدمة السهل الساحـلي وانكشفت الدرجة الأولى التي كانت تتكون من اختلاط الرمل بالزلط والبقايا المرجانية ، وأصبحت الدرجة الثانية المجال الجديد للنشاط المرجاني • وتكررت الظروف السابقة وتكون حاجز جديد ثم **عاد البحر الى التقهقر، وانخفض مستوى سطح البحر** ، فأصبحت الدرجة الثالثة قاعدة الحاجز المرجاني الحديث Barrier Reef • وامتد السهل الساحلي الى الحاجز القديم على الدرجة الثانية التي تمثل الحاجز الساحلي Fringing Reef في الوقت الحاضر • وتم خلال حركتي الرفع أو الهبوط اللتين أدتا الى تقهقر البحر وانخفاض مستوى سطح البحر حدوث الشقوق والكسور في الدرجتين الثانية والثالثة • واتخذت هـذه الكسور صـور خلجان وشروم صغيرة ، تتوغل في خط الساحل ، وتمثل المواقع المحمية الصالحة لرسو السفن في الوقت الحاضر • ويستحسن قبل العناية بدراسة تلك الشروم والخلجان أن نهتم بدراسة بعض المظاهر والمعالم الطبوغرافية والمرجانية التي تنتظم عـلى الساحل وتحاذيه لما بينها وبين تلك الخلجان من علاقة أصيلة •

ونشـير أولا الى **التلال الأركية** التي تعرف باسم تلال البحر الأحمر ، وتمتد بحذاء خط الساحل وموازية له في الاقليـم المصري والسوداني • وتمثل التـلال **الحافة الأساسية الغربية للأخدود • وتتكون أساسا من الصخور القديمة** ، ويتراوح ارتفاعهـا بين ٤٠٠٠ ، ٨٠٠٠ قـدم ، وقد مزقتها الأخوار والوديان الجافة تمزيقا شديدا • ويرجع ارتفاع تلك التلال فيما بعد الميوسين الأسفل على أحدث تقدير • ويبدو أن الارتفاع قد تم على دفعات ، كان آخرها وأهمهـا الحركة التي حدثت في البلايوسين الأعلى • وتمثل قاعدة تلك التلال خط الساحل قبل أن يتكون السهل الساحلي الحالي • ويعنى ذلك أنها كانت دائما فوق مستوى سطح البحر ، حافة قافزة تحدد الأخدود من ناحية الغرب •

أما السهل الساحلى فيمتد بحذاء التلال ، ويتراوح عرضه بين خمسة وعشرة أميال ، وتكون انحداراته تدريجية من الغرب الى الشرق • وتتكون الطبقة السطحية التى تغطى تلك السهول من مفتتات الصخور من التلال التى تجرفها الوديان والأخوار ، التى تنحدر من منحدرات التلال الشرقية وتهبط الى السهل الساحلى فتمزقه • ويمكن أن نذكر أن السهل يتكون عامة من طبقات رملية تكسو السطح ، وتتناثر فى مناطق متباعدة رمال ناعمة وتكوينات خشنة ، تؤدى فى كثير من الأحيان الى عرقلة حركة النقل بالسيارات • وتظهر فى بعض الأجزاء الأخرى بطون الأودية الضحلة التى تطمرها طبقات من الطين • وتختلط كل هذه التكوينات من رمال خشنة وزلط وحصى ببعض الكتل الكبيرة على شكل أحجار تبدو مطمورة فى التكوينات الأقل أقطارا • وتتحطم تلك الأقطار تبعا لتتابع الحرارة والبرودة من جانب ، وارتفاع درجة الرطوبة النسبية من جانب آخر • ويفسر ذلك أيضا انتشار الزلط والحصى والكتل غير المنتظمة الشكل على السطح ، وتكاثرها كلما اقتربنا من قاعدة التلال • ويوجد الى جانب ذلك كله بقايا النشاط المرجانى ضمن الرواسب التى كونت السهل الساحلى • ويتناثر على سطح السهل الساحلى بعض التلال الرملية المحدودة الارتفاع • وهى ان كانت تمتد موازية لخط الساحل الا أنها غير منتظمة فى سلسلة تعلو عن سطح السهل • ويميزها أنها من الحجر الرملى ويتخللها بعض تكوينات الجبس ، وتعلوها بقايا من نشاط مرجانى حديث على القمم العالية • وهذه البقايا المرجانية من فعل نشاط مرجانى ، ربما كان فى الوقت الذى كان مستوى سطح البحر يعلو عن السهل البحرى ، وعندما كان خط الساحل يمتد قريبا من قاعدة التلال الأركية • ولا يزيد ارتفاع تلك التلال على ١٠٠٠ قدم ، وقد يتناقص الى ١٠٠ قدم فى معظم الأحيان • والغريب أن البقايا المرجانية توحى بحداثة تلك التكوينات ، وحداثة التلال ، ذلك أن بقاءها فى مواضعها يعنى أن عوامل التعرية لم تؤثر فيها بعد •

وتتمثل معالم النشاط المرجانى التى لها علاقة مؤكدة بخط الساحل فى الحاجز الساحلى والحاجز الخارجى والجزر المرجانية • ويمتد الحاجز الخارجى على شكل سلسلة فى شريط ضيق يبلغ عرضها حوالى الميل عند سواكن ، ويمتد شمال بورسودان بحيث يتراوح ارتفاعه بين ١٠ ، ٢٠ قدما عن مستوى سطح البحر الحالى • ويفصل الحاجز عن السهل الساحلى انخفاض يبلغ عرضه بضع

مئات من الياردات قاعة من الطين ، تنمو به نباتات السبخات الملحية • ويظهر — حتى لغير الباحث — أن تلك المنطقة كانت مغمورة تحت سطح البحر ، اذ تشبه الأصداف وبقايا المرجان على الحاجز ، الحياة المرجانية والأصداف التى تعيش على الحواجز فى البحر الأحمر • ويدل امتداد طبقات البقايا المرجانية على قمم التلال الرملية من جانب ، ووجود الصخور المرجانية والأصداف على الحاجز الساحلى من جانب آخر ، على حدوث حركة الرفع التى أدت الى انحسار الماء وارتفاع الحاجز الساحلى • وهذه الحركة كانت — فى الغالب — محدودة المدى وفى نطاق ضيق ، فلم يزد الارتفاع على بضع أقدام • ويبدو أن حدوث ذلك الرفع كان بصورة منتظمة ، دون حدوث التواء أو انثناء بدليل وجود بقايا النشاط المرجانى فى مواضعها على قمم التلال •

ولقد حافظ خط الساحل على مستواه فى حدود ٢٠ قدما لمسافة طويلة ، رغم العيوب التى رفعت مناطق محدودة الى مستوى أكثر ارتفاعا مثل التلال الرملية وفتحات الشروم • ويبدو لنا أيضا أن حركة الرفع كانت على مراحل ، فيظهر خط من الجروف على طول امتداد التلال الرملية ، ومنها جبل مكاور • والغالب أن تلك الجروف قد تكونت حينما كانت التلال فى مستوى أقل من ارتفاعها الحالى وتظهر آثار حركة الرفع أيضا فى تتابع طبقات بقايا المرجان على مستويات مختلفة وفى مواضع لا يمكن أن يفسر وجودها فيه الا على ضوء قفز التلال الى أعلى خلال حركة الرفع • ويمكن للباحث أن يتتبع المرحلة الأخيرة من مراحل الرفع فى مواضع متعددة من النقط المحمية على ساحل بورتسودان وسواكن ، اذ يمتد جرف منخفض على بعد ياردات قليلة من البحر وأمامه مباشرة حاجز مستو يمثل جزء من اليابس الآن ، لا يرتفع أكثر من قدم أو قدمين عن سطح البحر • ولقد عمق فعل الماء ما تحت الجرف مباشرة بصورة مشابهة تماما لتلك الأجزاء التى ما زالت تحت تأثير الأمواج •

ويختلف عرض الحواجز المستوية المحاذية للساحل من منطقة لأخرى تبعا لارتفاع المنطقة الخلفية • ويبلغ عرضها عند سواكن ميلا ونصف ميل ، على حين أنه يقل الى ثلث ذلك القدر عند بورتسودان فلا يزيد عرض الحاجز الذى يحف بالساحل فيما بين النقطة الجنوبية لمدخل مرسى أنجياى ومدخل بورتسودان فى مسافة طولها ٣ أميال على ٤٠٠ ياردة • ويعنى ذلك أن الساحل عند سواكن

لم يرتفع أكثر من قدمين ، على حين أنه ارتفع عند بورتسودان الى قدر يتراوح بين ست وعشر أقدام • ويظهر من الاختلاف فى عرض الحاجز أيضا أن التآكل كان أقوى فعلا فى تكوين الحواجز المستوية ، من فعل النشاط المرجانى نفسه • ذلك أنه من الصعب على الباحث أن يجد مبررا يفسر قوة النشاط المرجانى فى مواضع عنها فى مواضع أخرى ، ولو كان النشاط المرجانى هو العامل الأساسى فى هذا المجال لترتب على ذلك تساوى عرض الحاجز • ويصبح اختلاف عرض الحاجز متوقعا ومقبولا على ضوء فهمنا لنظرية تكوين الحاجز واستوائه بالنحت وفعل الأمواج • ودليلنا على ذلك أن الحاجز يبدو ضيقا للغاية فى المناطق التى تقع فى حماية الجزر • ونضرب لذلك مثلا بعرض الحاجز فى منطقة عنتكيل ، حيث تحمى جزيرة مكاور الساحل من فعل الأمواج •

أما الحاجز الخارجى فيمثل منطقة يصبح فيها البحر ضحلا تزدحم به الشعاب ويصعد الانحدار الذى يتكون عليه هذا الحاجز صعودا سريعا من قاع البحر العميق على الجانبين • ويزدحم ذلك القاع المرتفع بالنمو المرجانى وتتكاثر الشعاب المرجانية • ويمتد الحاجز الخارجى بعيدا عن الساحل بعدد من الأميال ويكاد يكون موازيا له ، وينحصر بينه وبين الحاجز الساحلى القناة الساحلية العميقة التى تستخدمها سفن الملاحة الساحلية • ويتفاوت عرض هذه القناة من منطقة الى أخرى كما سنذكر فيما بعد •

ولم تتم بعد دراسة الحاجز الخارجى تفصيليا الا فى مواضع محدودة للغاية ، منها المنطقة التى تقع فى مقابل بورتسودان • ويبدو الحاجز هنا بعيدا على مسافة حوالى ١٤ ميلا ، ويظهر ضخما وخطرا على الملاحة • وتوجد فيه الفتحة التى تسلكها السفن التى تدخل الميناء • ويغلب على هذه الفتحة أو الثغرة التى يكون فيها البحر عميقا للغاية وخاليا من أى نشاط مرجانى أن تكون قد تكونت من فعل الانكسارات التى أشرنا اليها من قبل ، وذكرنا أنها حدثت فى الدرجتين الثانية والثالثة ، وكونت الشروم والخلجان • ويعرف الحاجز الذى يقع على يمين السفينة التى تقترب من بورتسودان باسم حاجز ونجت Wingate أما الحاجز الآخر على الجانب الأيسر فيعرف بحاجز تورتيت Towartit .

ويختلف عرض الحاجز الخارجى من منطقة لأخرى ، فيصل فى بعض المواضع

الى ثمانية أميال وقد يقل فى مواضع أخرى عن ذلك كثيرا • وهو مغمور فى الماء لا يزيد عمق الماء على الشعاب المرجانية عن عدد قليل من الأقدام قد ينخفض الى حوالى ست أقدام • ولا يمكن لنا أن نفهم امتداد ذلك الحاجز واختلاف وضعه على ضوء النظريات العامة • ويحتمل أن يكون فعل التيارات ونشاطها على صورة غير منتظمة مهما فى التأثير على القناة الضحلة للملاحة الساحلية بين الحاجز الخارجى والساحل •

ونذكر أخيرا الجزر المرجانية - Atolls - التى تبدو فى شكل دائرى أو هلالى وتمثل نوعا من الحواجز التى تتكون بعيدا عن خط الساحل ، وترتفع من قاع البحر بانحدارات شديدة شبه قائمة • ويظهر على انحداراتها وجوانبها شبه القائمة النشاط والنمو المرجانى ، ويكون الماء فوقها وحولها ضحلا للغاية • ويمثلها على الساحل السودانى حاجز سنجنيب الذى أقيم عليه فنار ، وحاجز تلاتلا الصغير •

والخلاصة أن صفة الساحل وطبيعته تؤثران فى الملاحة فى البحر الأحمر ، ذلك أن امتداد الحواجز يتطلب كثيرا من الحرص والحذر فى اختيار المسالك من والى خط الساحل ، بل وفى اختيار مواضع قيام الموانى ذاتها • وتقسم الحواجز المرجانية بامتداداتها البحر الأحمر الى قناة وسطى وقناتين ساحليتين • وتعتبر القناة الوسطى أهم تلك القنوات التى يمكن أن تستخدمها السفن المحيطة الكبيرة ، وقد يصل العمق فيها الى حوالى ١٢٩٠ قامة • ويتخلل الحواجز التى تحدد امتدادها فتحات عميقة نظيفة ، يمكن أن تمر منها السفن ، وتصل عن طريقها من البحر المكشوف العميق الى القناة الساحلية ، ومن ثم الى المراسى والموانى على المرافىء الطبيعية • ويمتاز الساحل السودانى بانتشار عدد من المرافىء الطبيعية التى تحميها الحواجز من فعل الأمواج • ويمكن للملاحة الساحلية أن تستخدم القناة الجانبية على الجانب الافريقى ، والتى تبدو أكثر ضيقا من القناة الساحلية الأخرى المناظرة لها على الجانب الآخر • وتمتد هذه القناة الساحلية محاذية للسواحل من رأس أبو شجرة الى سواكن لمسافة ١١٥ ميلا ، وهى هادئة يتراوح عرضها بين ثلاثة أميال ونصف ميل ، فيما عدا بعض الأجزاء كالجزء القريب من رأس أبو شجرة وجزيرة تيلا ومرسى سلك Salak

حيث تضيق القناة الى أقل من نصف ميل • وتصبح الأعماق متوسطة فى هذه الأجزاء ، وفى الجزء الواقع بين مرسى فجاب ومرسى درور • ولكنها فيما عدا هذه الأجزاء عميقة تطمئن فيها سفن الملاحة الساحلية • وتبدو القناة جنوب مرسى سلك طبيعية على مسافة نصف ميل جنوب شرق اللسان الرملى ، ويصبح عرضها ١٢٠٠ ياردة وتعود للاتساع بعد ثلاثة أميال • وتتراوح الأعماق فى الأجزاء الضيقة من القناة بين ١٤ ، ٢٤ قامة • وتمتد القناة جنوب ذلك اللسان الرملى ولمسافة ٢٢ ميلا بين الحاجز الساحلى وبين الساحل ، ويصل عرضها الى ميلين فى مسافة طولها ٥ر٢٧ ميل ، وتمتد بحذاء الساحل حتى تدرك المدخل الرئيسى الى سواكن • ويصل عرضها هنا بين الحاجز الساحلى والحاجز الخارجى الى حوالى ميل كامل • والملاحة الساحلية فى القناة الجانبية على كل حال سهلة ميسرة لأن الأعماق ملائمة ، ومع ذلك فهى خطيرة فى أثناء الليل خصوصا فى المواضع التى تضيق فيها •

ومهما يكن من أمر فان الملاحة فى البحر الأحمر تقوم على الاعتراف بالأمر الواقع ، وهو امتداد الحواجز المرجانية والجزر ، وانتشار الأجزاء الضحلة • وليس من السهل على سفن الملاحة المحيطة أن تصل الى الموانى من عرض البحر الا عبر الفتحات الطبيعية التى تمهد طرقا عميقة خالية من أثر النمو المرجانى • ذلك أن وجود تلك الثغرة فى الحاجز الخارجى يوضع فى مقدمة العوامل التى تحدد قيمة المرفأ وتؤدى الى وضعه فى خدمة الملاحة • وجدير بالذكر أن هناك كثيرا من المراسى على الشروم والخلجان التى تتناثر على طول الساحل السودانى ، ويبدو الواحد منها فى حماية طبيعية بشكل يجعلها تفوق كل ميناء من صنع الانسان ، ومع ذلك فان كثيرا من تلك المراسى ظل عديم القيمة بعدم وجود الثغرة التى يمكن أن تسلكها السفن من والى عرض البحر •

ومرافئ الساحل السودانى نوعان من الشروم أو الخلجان الصغيرة • ولعل أهم مايلفت النظر هو الأعماق المناسبة فى تلك الشروم أو الخلجان •

ويفسر كروسلاند Crossland تلك الظاهرة على أساس حدوث شقين متقاطعين على شكل صليب • ويميز الباحث بين نوعين ، يكون النوع الأول مشابها لمرفأ ميناء بورتسودان ، ويشبه الآخر مرفأ ميناء سواكن • ويمتاز

النوع الأول بطول الذراع الموازية لخط الساحل كما يمتاز بعمقه ، أما الذراع الأخرى الذى يربطه بالبحر فيبدو أقل طولا وعمقا • ويختلف النوع الثانى بحيث تصبح الذراع التى تربط الشرم بالبحر أكثر طولا وأكثر عمقا من الذراع الأخرى • ويلاحظ فى حالة الموانى التى تنتمى للنوع الأول أن الأرض الممتدة بين الذراع الداخلية والبحر قد قطعت فى الغالب وتحولت الى حاجز واق تتجمع عليه الرمال وتكون جزرا • ويكون لتتابع خروج التيارات أثره فى ردم النهايات الجنوبية من الحاجز بأكوام من الرمال الشديدة الانحدار • ويمكن العثور على مئات المواضع التى تشبه كل نوع من هذين النوعين المشار اليهما • ولابد من الاشارة الى حقيقة أخرى تتعلق بنظافة الشرم من النشاط المرجانى • ذلك أن وصول خور من الأخوار وتدفق المياه العذبة التى تختلط بها حمولة من الرواسب يترتب عليه استمرار نظافة المرفأ ، لأن النشاط المرجانى يلائمه ازدياد الملوحة وصفاء المياه •

وخلاصة القول أنه لابد من الاعتراف بأن صلاحية موضع من المواضع أو شرم من الشروم لقيام ميناء يرتبط بعاملين أساسيين هما : —

أولا — وجود الفتحة أو الثغرة فى الحاجز الساحلى والحاجز الخارجى التى تمكن السفن من الوصول فى مجرى عميق نظيف صالح للملاحة •

ثانيا — توفر الأعماق الملائمة للملاحة فى قلب الشرم أو الخليج ، والتى تسمح أبعاده بمرور السفن ودورانها حول نفسها فى غاطس معقول •

وبعد ، فتلك صفة البحر الأحمر وخط الساحل السودانى والعلاقة بينه وبين النشاط والنمو المرجانى من ناحية ، وبين الشروم والخلجان التى قامت عندها الموانى منذ أقدم العصور من ناحية أخرى • ونحن نؤكد قيمة تلك الشروم والخلجان ، لأنها أسهمت فى خدمة النشاط الذى مارسه الانسان فى ركوب البحر وصفة التجارة • أما من حيث نشاط حركة الملاحة فقد أسهم فيه المصريون القدماء وعناصر بشرية أخرى • وكان هدفها جميعا ممارسة التجارة والتعاون التجارى • بل ان كروفت Crawfoot يرى أن المصريين دخلاء على حركة الملاحة فيه ، وأن هناك من هم أقدم منهم فى ممارسة الملاحة والاشتغال

بالوساطة التجارية فيه • ويؤكد ذلك القول مايذهب اليه وينريت ، الذى يذكر أن أغلب التجارة والسلع الواردة من بلاد بنت الى مصر وغيرها كانت تصل عن طريق كثير من الوسطاء من التجار الملاحين ، وأن من بينهم من كان من أهل بنت ذاتها • وليس لنا الا أن نتصور بل أن نعترف بأن خبرة الملاحين كانت واسعة وأنها مكنتهم من التغلب على مشكلات الملاحة التى جابهت سفنهم • ويبدو أنها لم تكن لتعوق نشاطهم وانتظام رحلاتهم التى كانت تشق البحر الأحمر من أقصى الجنوب الى الشمال • واذا كنا ندرك تلك الخبرة وقيمتها ، فانه ليس من السهل علينا أن نقف على حقيقة أو طبيعة العلاقات التجارية • ومع ذلك فان ثمة أضواء يمكن أن نستوحيها من وثائق قدماء المصريين الذين شاركوا غيرهم فى ركوب البحر وممارسة صعابه من أجل الوصول الى بلاد بنت •

وكان النشاط الملاحى الذى ازدهر فى البحر فى الوقت المبكر يستهدف بلاد بنت الغنية ببخورها وعطورها وذهبها حتى باتت حجر الزاوية فى كل تلك المجهودات المضنية الخطيرة • ويهمنا الآن أن نبحث عن طبيعة العلاقة بين بلاد بنت والساحل السودانى ، هل هو جزء منها ؟ أو لا يمت لها بصلة تذكر • كما قد يتطلب الأمر أن نتعرف على قيمة ذلك الساحل بالنسبة لحركة الملاحة فى البحر الأحمر بصفة عامة • والمفهوم أن المصريين القدماء لم يسجلوا لنا موقع بنت بأكثر من وصفهم لها بأنها تقع فى جنوب مصر ، ويسهل الوصول اليها بطريق البحر الأحمر ، وهو الطريق الذى سلكته رحلاتهم سعيا وراء منتجاتها • وقد اتفق العلماء وجمهرة الأثريين على وضعها على جانبى البحر الأحمر الجنوبى بحيث تشمل مساحات تمتد فى ظهر ساحليه الأفريقى والآسيوى • ويؤكد نافيل Navile أنه من الخطأ الجسيم تقييد موقع بلاد بنت بمنطقة محددة بعينها • ولو أنها فى رأيه تبدأ من سواكن أو مصوع (١) أما مسبيرو Maspero فيبدو أكثر اطمئنانا فى تحديد العلاقة بين بنت والساحل السودانى ، ويذكر أنها تمتد الى الجنوب من خط وهمى يمتد فيما بين بربر وسواكن (٢) • ويبرر

(١) Navile , E. : Commerce de L' Anciene Egypte P. 7.

(٢) Maspero , S : The Dawn of Civilization P. 495

البعض ذلك الرأى على ضوء الرحلات التى أوفدتها الملكة حتشبسوت • ويبدو أنه من المستبعد قطعا أن تكون سفنها قد وصلت فى هذه الرحلة الى أبعد من المنطقة الممتدة فيما بين سواكن ومصوع ، والتى تشمل أجزاء من الساحل السودانى وساحل أريتريا الحالية •

ويصبح تحديد الساحل السودانى بالنسبة لموقع بلاد بنت سهلا ميسورا على ضوء علمنا بما يلى : —

أ — المصريون القدماء لم يحددوا موقعها برسم واضح فى وثائقهم الأصيلة •

ب — أنهم لم يربطوها بمكان معين سوى اشارتهم الى أنها تقع فى الجنوب ، ويمكن الوصول اليها بطريق البحر الأحمر •

ج — أنهم يحصلون منها على سلع معينة ، قوامها البخور والعطور والذهب وسن الفيل •

فلماذا لانكون مرنين فى بحثنا ، ونعتبر لفظ « بنت » لفظا مرنا مطاطا ، يشمل منطقة أو مناطق تضيق وتتسع مساحتها ، تبعد وتقترب المسافة بينها وبين مصر ، حسب الظروف وطبيعة الاحتمالات • ونحن نستوحى الدليل على ذلك الضرب من التفكير من طبيعة رحلات الفراعنة أنفسهم الى بلاد بنت • فهم كلما تقدم بهم العصر وزادت خبرتهم فى ممارسة الملاحة بطريق البحر ، وحصلوا على احتياجاتهم من البخور والعطور والذهب وسن الفيل عبروا عن ذلك كله بأن رحلتهم كانت الى بلاد بنت(١) • ولذلك فنحن لانستبعد مطلقا أن يكون الساحل السودانى فى أطرافه الجنوبية جنوب سواكن من ضمن أجزاء الساحل الأفريقى على البحر الاريترى والتى عرفت باسم بلاد بنت • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن ذلك الجزء من الساحل السودانى شاهد واشترك بنصيب فى خدمة النشاط البحرى الملاحى والتجارى الذين سجلت آثارهما فى ذلك الوقت المبكر للغاية •

١ — لم يتغير مدلول كلمة بنت فى كل من الدولة الحديثة أو الوسطى وذلك على الرغم من أن سفن الملاحة البحرية للدولة الحديثة كانت قد أوغلت فى رحلاتها جنوبا عن السفن التى سبقتها فى رحلات مماثلة فى عهد الدولة الوسطى الى بلاد بنت •

ونحن اذا اقتنعنا ــ من وجهة النظر الموضوعية ــ بأن بلاد بنت كانت تضم أراض ومساحات من اليابس الأفريقي في ظهير الساحل الغربي للبحر الأحمر ، وأن الساحل السوداني في أطرافه الممتدة جنوب سواكن كان من ضمن تلك المساحات ، فاننا نشعر حقيقة بأننا مازلنا في حاجة ملحة الى بعض الأدلة القوية الأصيلة التي تدعم ذلك الاقتناع وتؤيده أو تعود فتنقضه . ويهمنا عندئذ أن نتعرف على حقيقتين أساسيتين أصيلتين تلقى الضوء على تلك النتيجة فتبرزها وتوضح معالمها .

أما الحقيقة الأولى : فتتعلق بطبيعة سكان منطقة الظهير Hinterland وتفهم على ضوء علمنا بحياتهم وعلاقاتهم بالبحر والنشاط فيه . وهم كما تشير المراجع جماعات كانت تعيش في عزلة تامة ، منطوين على أنفسهم متأخرين بدائيين لا يحبون البحر ولا يتفاعلون معه في أي صورة من الصور (١) .

وليس ثمة شك في أن طبيعة مثل هؤلاء السكان من التروجلوذيت وسلبيتهم وعزلتهم وانطوائهم على أنفسهم ، كانت تحتم على العناصر النشيطة من الملاحين في البحر الأحمر والباحثين عن الربح من التجارة والحصول على السلع والمنتجات المعينة ، أن يحصلوا عليها بمجهوداتهم الخاصة وطريقتهم التي يذللون بها الأمر . لذلك اتجه الملاحون التجار من أهل سبأ وحمير ومن مصر ــ من أجل ذلك ــ ومارسوا نوعا من العلاقات التجارية مع الساحل الأفريقي للبحر الأحمر . ولابد أن نفترض أنه كانت لهم مراسيهم التي تأوي اليها السفن ، ويخزنون فيها الماء العذب ، ويلجئون اليه وقتما تشتد العواصف والأنواء وتتعذر الملاحة في البحر المكشوف . واحتياجهم الى مراسي ومرافيء كان أمرا طبيعيا ، لأن البحر الأحمر الذي يعج بالنشاط المرجاني وتكتنف سواحله الحواجز المرجانية في شبه انتظام تام ، يعتبر من أخطر المسطحات المائية ــ كما بينا ــ على الملاحين والملاحة . وعلى الرغم من افتقارنا الشديد الى أدلة مادية على استقرار تلك العناصر النشيطة على خط الساحل السوداني أو في نقطة معينة منه ، الا أننا

(١) Maspero,G : The Dawnof Civilization p,p 495 -6

نعتقد أن ثمة استقرارا قد حدث في صورة أو أخرى ، في مناطق متفرقة متباعدة في ظهير خط الساحل وعلى المنحدرات الجبلية في الظهير . وقد يدعم ذلك الاعتقاد ما يؤكده تيودور بنت عن قيام حضارة أكسوم Axum على أسس من حضارة سبأ . ويعني ذلك من ناحية أخرى أن استقرار تلك العناصر النشيطة أو احتكاكها بالنقط الساحلية كان مدعاة لنقل البذرة الأولى التي أثرت في شكل حضارة على مرتفعات شمال الهضبة الحبشية في مملكة أكسوم .

وترتبط الحقيقة الثانية : بقيمة منطقة الظهير من وجهة النظر الانتاجية والاقتصادية البحتة . ويعني ذلك أننا نتساءل عما اذا كان الانتاج وفيرا وكثيرا وفرة وكثرة تتعادل مع الاقبال عليه من ناحية ، ومع خطورة الرحلة بين شطوط البحر الأحمر المرجانية التي تكتنف الساحل وتضيق عليه وعلى شرومه وخلجانه الخناق . ونود أن نذكر أنه ربما كانت الغابة النوبية Nubian Forest التي كانت تمتد في منطقة التلال في ظهير خط الساحل بين سواكن ومصوع ، والتي لم تتقهقر الى الجنوب الى المرتفعات الأريترية الا في العصور التاريخية الحديثة ، تمثل موردا طيبا لبعض من الغلات والسلع والمنتجات المتباينة التي اشتد عليها الطلب آنذاك ، كالبخور والعطور والصمغ وسن الفيل . ويؤكد ذلك الافتراض استمرار امتداد أوطان الفيلة حتى نهاية عصر البطالمة وظهور الرومان ، في أجزاء قريبة للغاية من تلك المناطق في اقليم الظهير لخط الساحل السوداني . ونحن نرى في تميز هضبة أركويت في ظهير سواكن بغطاء نباتي طبيعي مختلف عن المنطقة المحيطة بها نتيجة لظروف مناخية معينة مبررا كافيا يدعم الفكرة عن الغنى النباتي الذي اشتهرت به الغابة النوبية ، قبل أن تتقهقر جنوبا مع اشتداد الجفاف وتزايده . واذا علمنا أن الجمل لم يكن قد دخل بعد الى أفريقيا والسودان حتى ذلك الوقت ، فلابد من قبول الافتراض السابق ذكره ، والاعتراف بأن هذه المنطقة كانت موردا طيبا للسلع والمنتجات التي تشترك في التجارة ، وأنها كانت في متناول الرحلات المحدودة التي يقوم بها التجار من مراكزهم الساحلية الى الداخل على ظهور الحمير . ويعني ذلك من ناحية أخرى أن قصر المسافة بين خط الساحل ومناطق الانتاج في الظهير أمر تبرره الوسيلة المستخدمة في خدمة النقل وقطعها . ويظن أن ميناء سبا Saba

على خليج نوارات ، والتى أشار اليها كروفت كانت واحدة من تلك النقط التى تخدم تلك الأغراض التجارية فى ذلك الوقت المبكر للغـاية ، وأنها كانت فعلا على مسافة محدودة من الغابة النوبية ، التى تحتل سفوح المرتفعات • على أنه اذا ما حاولنا أن نقرر أمرا أو نقطع برأى فى قيمة البحر الأحمر وقيمة الملاحة فيه بالنسبة للأراضى والمساحات التى تقع جنوب مصر وتعرف الآن باسم السودان لا نجد مفرا من الاعتراف بأن اتجاه التجارة والسلع والمنتجات من قلب حوض النيل الأوسط وما حول النهر الى الساحل كان يتأثر ويخضع لعدد من العوامل الأساسية التى نلخصها فيما يلى :

أولا : صعوبة الاتصال بين قلب حوض النيل الأوسط وخط الساحل • ذلك أن الجمل لم يكن قد عرف طريقه بعد الى أفريقيا • ولا يمكن للباحث أن يتصور حيوانا غير الجمل قادرا على قطع تلك المسافة الكبيرة بين النيل والساحل ، فى ظروف تتميز بالقسوة فى كل مقوماتها البيئية • ويمكن القول ان تلك القسوة تتمثل فى فقرها الشديد فى الغطاء النباتى ومواردها المائية • وربما كان امتداد الغابة النوبية وازدحامها بالحياة النباتية وغناها بالأشـجار ، من أهم العوامل التى كفلت للتجار والباحثين عن السـلع والمنتجات والذين يلجئون الى شروم الساحل وخلجانه ، حولة طيبة صرفتهم عن التوغل ، أو عن مجرد محاولة التوغل الى الداخل • وربما كان انطواء التروجلوديت وميلهم للعزلة سببا آخر ، يبرر انصراف التجار عن التوغل فى أرض يشوبهـا الفقر فى مقوماتهـا والغموض فى سكانها •

ثانيا : كان لتقدم الملاحة وازدياد خبرة الملاحين فى ركوب البحر ، والتوغل جنوبا بعيدا عن الساحل السودانى ، أثر واضح فى طبيعة التعامل مع الساحل السودانى واستخدامه • ونحن نعتقد أن التقدم نحو باب المندب والتعامل مع أراضى القرن الأفريقى وجنوب غرب الجزيرة العربية ، أدى الى انصراف التجار والملاحين عن الساحل السودانى انصرافا جزئيا • ويرجع أنهم باتوا لا يستخدمون شرومه الا كملجأ لسفنهم ، حين تشتد بهم العواصف والأنواء وتسوء الأحوال الجوية فى البحر الأحمر •

ونخلص الى أنه ليس ثمة مفر من افتراض قيام اتصال فى صورة من الصور بين حركة الملاحة المتزايدة فى البحر الأحمر وبين الساحل السودانى ، وأنه ثمة مرافىء كانت تقف عندها السفن لغرض أو لآخر • ومع ذلك فنحن لا نملك من الوثائق ما يفسر القول أو يؤكده ، ويضعه فى اطاره السليم •

الفصـــل الأول

الموانى البطلمية على الساحل السودانى

اتجاه اليونانيين البطالمـة الى تجارة البحار الجنوبية ــ اهتمامهم بالبحر الأحمر واتصالهم بالساحل السودانى ــ تأسيس الموانى فى المواقع المناسـبة • بطلميوس ثيرون سيدة الموانى البطلمية ــ تحقيق موقعها ــ المراكز البطلمية فى خدمة الملاحة والتجارة •

/

الموانىء البطلمية على الساحل السودانى

اذا كنـا قد تلمسنا فى الصفحات القليلة السابقـة الأدلة على قيام نشـاط اقتصادى أو ملاحى مارسته العناصر النشيطة فى البحر الأحمر دون أن يستجيب لهـا أو لنشاطها سكان الظهـير ، فان الوثائق والمسجلات المدونة التى خلفهـا النشاط الهلينى (اليونانى) عن الملاحة فى البحرالأحمر وتجارته قد تسهل الأمر علينا وتثبت أقدامنا فى معالجة الموضوع والتعرف علىطبيعة النشاط علىالساحل السودانى وموانيه • ويظهر لنا من دراسة تلك الوثائق والسجلات أنها دونت على ضوء ماكان من نشاط ايجابى مارسه الرحالة والتجار، وماخلفوه من تقارير وتسجيلات • وتبدى مثل تلك الوثائق رغبة اليونانيينالملحة ـبعد الاسكندرـ فى ممارسة الملاحة من أجل السيطرة على تجارة البحار الجنوبية ، والتى يعتبر البحر الأحمر واحدا منها • والمفهوم أن تجارة تلك البحار كانت فى أيدىالعناصر النشطة من العرب فى جنوب الجزيرة العربية وغيرهم من القاطنين فيما حول الخليج الفارسى (١) • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أنهم كانوا جادين فى انتزاع تلك السيطرة أو مشاركة أصحابها على الأقل • ويبدو أن استقرار البطالمة فى مصر وما ورثوه عن السياسة المصرية فى البحر الأحمر ، قد ضخم أو أذكى تلك الرغبة فى ممارسة الملاحـة والتجارة فى البحر الأحمـر • وينبغى علينا هنـا أن نشير الى أن ملوك البطالمة كانوا يشجعون تلك الرغبة ويحبذونها ، بل انهم لم يألوا جهـدا فى رعاية ذلك الاتجاه وحمايته • وهكذا تسرب النشاط الهليـنى الى البحـر الأحمـر ، وازدهرت تجارتـهم وأسسوا نقطا متناثرة على طول خط الساحل الغربى للبحر الأحمر • وقد ثبتت تلك النقط مراكزهم فى ميـدان الملاحـة والتجارة ، ومكنتهم من الحصـول على كل السـلع كالبخور وسن الفيل وأصداف السلاحف والفيلة والعبيد • ويمكن أن نذكر أن رغبة البطالمة فى الحصول على بعض سلع الانتاج السودانى والأفريقى كانت من أهم الدوافع التى شجعت النشاط اليونانى والتجـارة بطريق البحر الأحمر • وقد يثير ذلك

---

(١) Huzayyin S. A. S. : Arabia and Far-East P. 85.

القول عجبا ، ذلك أنهم فضلوا طريق البحر الأحمر رغم خطورته وشطوطه المرجانية على طريق النيل الصاعد من مصر الى السودان فى هدوء وانتظام . ويمكن القول انهم فعلوا ذلك ايمانا منهم بقيمة السيطرة على القدر الأكبر من تجارة البحر الأحمر والملاحة من جانب ، ولأن الطريق البرى الصاعد مع النيل لم يكن مفتوحا ممهدا مأمونا لهم فى كل الأوقات . ونشير بهذه المناسبة الى أنه ثمة فترات سادت فيها القلاقل وساد الاضطراب فى العلاقات بين مصر البطلمية وبين مروى وسكان دولة مروى (١) . وهكذا بات البحر الأحمر مهما فى نظر البطالمة حتى أصبح حجر الزاوية فى تجارتهم طوال حكمهم لمصر . ويبرر تلك الأهمية عاملان أساسيان هما :

أولا : ضياع ممتلكاتهم الخارجية فى آسيا (٢) حتى بات أملهم معقودا بمصر وتجارة البحر الأحمر .

ثانيا : رغبتهم الملحة والمستمرة فى الحصول على الفيلة بأى ثمن . وجدير بالذكر أن البطالمة كانوا قد اتجهوا الى استخدام الفيلة كعنصر أساسى فى جيوشهم ، وذلك بعدما احتكوا بالهنود والحضارة الهندية ، وآمنوا بقيمتها فى الحرب والقتال (٣)

وبلغت تجارة البطالمة وسياستهم التجارية والملاحية فى البحر الأحمر أوج عظمتها ، خلال السنوات المائة الأولى من حكمهم من سنة ٣٠٠ الى سنة ٢٠٠ قبل الميلاد . ويمكن القول ان الامبراطور بطلميوس فيلادفيوس الثانى كان صاحب اليد الأولى أو الرائد فى تخطيط تلك السياسة ، وأشد البطالمة تحمسا ورغبة فى رعاية التجارة والملاحة فى البحر الأحمر ، من أجل الحصول على سلع معينة أهمها الفيلة .

---

(١) شمل نفوذ دولة مروى ماحول النيل النوبى . وكانت العاصمة مروى القديمة على مقربة من موقع كبوشية من أعمال مدينة شندى .

(٢) ابراهيم نصحى : تاريخ مصر فى عهد البطالمة جـ ٢ ص ٥٢٥

(٣) صلاح الدين الشامى : التوجيه البحرى للسودان (رسالة دكتوراه لم تنشر)

ولا يمكننا أن ندرك العلاقات التى ازدهرت بين اليونانيين والساحل السودانى ، أو أن نفسر طبيعة الصلات التجارية أو نضع أيدينا على حقيقة الأمر من وجهة النظر الموضوعية الا على ضوء فهمنا لبعض الحقائق المتعلقة بسكان منطقة الظهير . ويمدنا ذلك الملاح المجهول الذى يعتبر رائدا فى التعريف بالبحر الأحمر وتجارته وموانيه فى كتابه The Periplus Of the Erythrean Sea بفكرة طيبة وصورة واضحة تبين توزيعهم وتصور حياتهم وطبائعهم ، وعلاقاتهم بالبحر القريب من أوطانهم . فيشير الى جماعة أطلق عليها اسم أكلة السمك Fish Eaters ووصفهم بالبدائية والتأخر والانطواء . ويذكر أنهم كانوا يعيشون فى كهوف ، مبعثرة بين الصخور ، متناثرة فى الوديان الجافة والأخوار الضيقة ، التى تنحدر الى السهل الساحلى وخط الساحل . ويبدو أنهم كانوا يعتمدون على صيد بعض السمك من مياه البحر الضحلة فى الشروم والخلجان التى تنتهى اليها بعض تلك الوديان ، ويعيشون فى بدائية فلا يكترثون بالنشاط البحرى القائم على مقربة منهم . وصور مؤلف البريبلس جماعة أخرى أطلق عليها اسم أكلة اللحوم Calf Eaters ، وذكر أنهم يعيشون فيما وراء التلال غربا متناثرين مبعثرين فيما حول موارد المياه فى شكل جماعات صغيرة متفرقة ، وأن لكل جماعة منها حياتها الخاصة ومواردها الخاصة . **ونود أن نشير هنا** الى أنه لابد وأن الحياة النباتية كانت أكثر ازدهارا منها اليوم ، لكى يفسر ذلك غنى تلك الأجزاء بالثروة الحيوانية ووجود الأبقار . ويتفق ذلك من ناحية أخرى مع ماسبق أن أوردناه عن امتداد أوطان الفيلة الى أرض الظهير فيما وراء التلال . **وجدير بالذكر** أن أكلة اللحوم كانوا بعيدين كل البعد عن وادى النيل ، حتى أن مؤلف البريبلس يميز بينهم وبين سكان مروى من حيث الحضارة والجنس والحياة . والظاهر أن سكان منطقة ظهير الساحل السودانى من أكلة السمك أو من أكلة اللحوم، كانوا منطوين على أنفسهم يستديرون بظهورهم للبحر ولا يستجيبون له . ويعنى ذلك أنهم كانوا لايتجاوبون فى حياتهم ونشاطهم وطبيعتهم بصفة عامة مع النشاط السائد فى البحر الأحمر ، ولا ينصاعون للرغبات الملحة من جانب التجار الوافدين للحصول على سلع معينة . ويذكر مؤلف البريبلس أنهم كانوا ينفرون من كل أولئك الذين يهبطون الساحل ، ويرسون بسفنهم فى شرومه وخلجانه بقصد التجارة والتبادل التجارى . وكان من غير المعقول عندئذ أن يحدثه

تبادل تجارى بعدما رفض السكان فى منطقة الظهير ـ أجداد البجاة ـ التعامل من البطالمة فى أى صورة من صور التبادل • بل نراهم يرفضون بشدة القيام بجهود فى سبيل صيد الفيلة ، وتسليمها حية لهم • ويتفق ذلك الرفض مع طبيعتهم فى النفور من الدخلاء من ناحية ، ولأنهم كانوا لا يرغبون فى فقدان جانب من طعامهم الشهى فى سبيل رغبة البطالمة الملحة من ناحية أخرى • ويبدو أن ذلك الرفض قد اتخذ الصورتين السلبية والايجابية معا • وتظهر سلبيتهم من مجرد النفور وعدم التعامل ، أما ايجابيتهم فكانت تبدو من حين الى حين فى شكل تهديد بالهجوم ، أو الهجوم فعلا على مراكز التجارة اليونانية البطلمية على شروم وخلجان خط الساحل • ونحن نستوحى الدليل على ذلك من اتجاه عام درج عليه البطالمة فى تأسيس مراكزهم فى شكل نقط حربية لها من المنعة ما يسهل أمر الدفاع عنها ضد الهجمات المضادة من ناحية البحر والبر •

نعود فنذكر أن البطالمة اضطروا تحت ضغط تلك الظروف من ناحية ، والحاجة الملحة من ناحية أخرى ، الى تأسيس بعض المراكز ، ليكون كل مركز منها بمثابة نقطة الارتكاز لتجميع التجارة والحصول على السلع المطلوبة من منطقة الظهير • ولم تقتصر تلك المراكز البطلمية على الساحل السودانى ، بل انتشرت وتناثرت على طول خط الساحل الأفريقى للبحر الأحمر وخليج عدن حتى جزيرة سوقطرة (١) وباتت سفنهم تنتقل من خليج الى خليج ومن شرم الى شرم وتعود وقد أثقلتها حمولتها من سلع ومنتجات متباينة • وتؤكد المراجع ما كان من أمر رجال البحرية وتشير الى الحملات التى وجهت خصيصا من أجل تأسيس تلك المراكز على طول امتداد خط الساحل السودانى • ويظن أن هذا الساحل كان يمتد محصورا بين برنيس Berenice شمالا والخليج الذى تقع عليه ميناء مصوع الحالية جنوبا • ونذكر من تلك المراكز البطلمية بطلميوس ثيرون وبورت سوتريا Port Sotria • وقد ذكر بطليموس الجغرافى المركز الأخير باسم ثيرون سوتيرون Theron Soteiron وهو الذى يقابل الموقع الذى تقوم عنده بورسودان الحالية ، حسبما يراه الأستاذ كروفت(٢)

---

(١) Huzayyin, S.A.S: Op. cit P 87

(٢) Crawfoot, J. W : Some Red Sea Ports P. 530

أما سترابو فلم يتعرض فى كتاباته لذكر أى من المراكز على طول خط الساحل بين بطلميوس ثيرون وبرنيس ، على حين أن بطليموس الجغرافى يشير بصراحة الى مركز آخر هو ليمن ايفانجلز Limen Evanglais • ويحاول لورد ڤلانشيا من ناحية أخرى الربط بين هذه الميناء الأخير وبين الموقع الذى يعرف حاليا باسم سواكن • واذا اعتمدنا على أقوال سترابو فقط كان معنى ذلك أن كل المراكز والمواقع شمال بطلميوس ثيرون الى برنيس غير يونانية ، لأنه يذكر بالتحديد أن بطلميوس هى أول محطة يونانية على خط الساحل السودانى واكثرها تطرفا نحو الشمال • وقد لا نستطيع قبول ذلك الزعم ، ومع ذلك فلابد من الاقتناع بأنها جميعا مراكز للبطالمة • بل ان جوجيه (١) يشير من ناحية أخرى الى مزيد من المراكز البطلمية ، ومنها سوتراس ليمن S. Limen ويمكن القول ان تعدد المراكز البطلمية وانتشارها وتناثرها على شروم وخلجان خط الساحل يعنى أمرين :

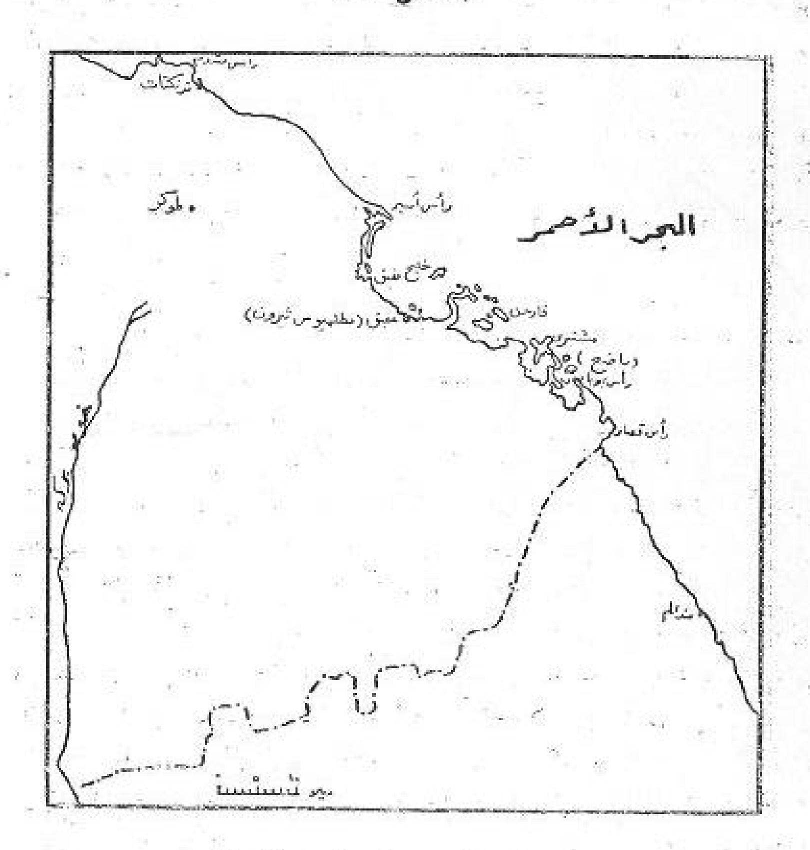
أولا : أن البطالمة كانوا شديدى الحاجة والرغبة فى التعامل والنزول بالساحل السودانى والحصول على سلعة أو سلع معينة من منطقة الظهير •

ثانيا : أنهم كانوا على علم تام ومعرفة حقيقية بطبيعة شكل الساحل ، بشرومه وخلجانه وما يحف به من شطوط مرجانية ، وبالفتحات أو الثغرات التى تخترق تلك الشعاب من عرض البحر الى الساحل فى يسر وأمان • ويبدو أنهم كانوا موفقين تماما فى اختيار تلك المواقع التى أسسوا عندها مراكزهم • وكان كل مركز من تلك المراكز فى مقابل ثغرة من تلك الثغرات تقريبا ، أو فى جزء مكشوف من خط الساحل تتلاشى عنده الشطوط المرجانية ، بحيث تصبح الملاحة من عرض البحر الى الميناء سهلة آمنة • ونحن لا نشك فى أن كل مركز منها كان بمثابة نقطة البدء أو الانطلاق الذى يتم منها التوغل الى الداخل للحصول على السلع والمنتجات المعينة • ومع ذلك فان بطلميوس ثيرون Ptolomais Theron ظلت فى مقدمة تلك المراكز جميعا ، وأكثرها قيمة • بل انها أصبحت فى ذلك الحين سيدة الموانى على خط الساحل السودانى :

---

(١) Jouguet. P. : Macedonian Imperialism P. 279

(شكل ٢)



موقع ميناء بطلميوس ثيرون وميناء باضع

بطلميوس ثيرون :

كانت بطلميوس ثيرون أهم المراكز البطلمية وأكثرها قيمة فى نظر البطالمة . وقد أسست فى عهد الامبراطور بطلميوس فيلادلفيوس على يد قائده ايمدس(١) الذى سار فى حملة بحرية من أجل ذلك . ويبدو أن ذلك الاهتمام كان منبثقا من رغبة ملحة فى تحقيق أغراض اقتصادية وتجارية ضرورية للبطالمة ودولتهم فى أرض مصر . ويجب أن نتوقف هنـــا قليلا لكى نناقش رأيا يذهب صاحبه الى القول بأن بطلميوس قرية أثيوبية (٢) ، اهتم بها البطالمة وسيطروا عليها ، وحصنوها ليجعلوا منها مركزا تجاريا ، تحمل منه سفنهم السلع والمنتجـــات الى موانى مصر على ساحل البحر الأحمر . وتثير اشارة ماك كرندل Mac Crindle بعضا من الشك ، ذلك أن اعتباره بطلميوس أثيوبية أمر شاذ ، لم يتعرض له كاتب من الكتاب الذين كتبوا عن ذلك المركز البطلمى أو تناولته دراساتهم . وهم جميعا يصرون على أن بطلميوس ثيرون بطلمية أسسها البطالمة ، فى خدمة أغراضهم وأهدافهم التجارية . ويتبدد ذلك الشـك لو اعتبرناها قرية صغيرة من بين القرى المتنـاثرة ، والتى يجب أن نفترض وجـودها على طول خط الســـاحل أو بالقرب منه عند سفوح التلال فى ظهيره ، والتى سـكنتها العناصر والجماعات التى عاشت على صيد السمك . ويعنى ذلك أنه يجب علينا ألا نحمل اشارة ماك كرندل أكثر مما تحتمل ، لأنه لا يمكننا أن نتصور أنه يقصد أن ذلك الموقع لتلك القرية كان مستخدما كميناء أو كمرفأ لاستقبال السفن أو خدمتها وممارسة التجارة وتوجيهها . وننتهى الى أنه ليس ثمة مجال لجدال فى أن ذلك الموقع قد استخدم كميناء لأول مرة نتيجة لنشاط البطالمة ومجهوداتهم ، ولتحقيق احتياجاتهم الملحة لصيد الفيلة والحصول على سلع ومنتجات من المنطقة الممتدة فى ظهيرها .

وقد صاحب تحديد موقع بطلميوس ثيرون كثير من الجدل . ونشير الى أنه

---

(1) Crawfoot, J. w. : Some Red Sea Ports, P. 530

(2) MacCrindle, : Commerce and Navigation in the Eyrthrean Sea, P. 43

قد اختلفت الآراء واختلف الكتاب فيما بينهم عندما حاولوا التعرف عليه وتحديده ، وتحديد النقطة التي قام عندها الميناء على وجه الدقة · والاختلاف والجدل أمران طبيعيان فى مثل هذه الحالة ، لأن تقارير البحارة والرحالة من اليونانيين الذين مارسوا المرور بها والملاحة فى البحر الأحمر ، والتى تضم وصفا له وللمراكز البطلمية المتناثرة الكثيرة الأخرى لم تعط تحديدا دقيقا واضحا لذلك الموقع أو لغيره · وربما كان تعدد المراكز البطلمية وكثرتها وانتشارها فى مواقع متشابهة سببا من بين أهم الأسباب التى أدت الى الجدل والخلاف والغموض فى الوصف الذى سجل للبحر الأحمر وموانيه جنوب برنيس · وقد أشار بعض الكتاب والجغرافيين القدماء الى أن بطلميوس ثيرون تقع على خط عرض بلدة مروى القديمة – قرب موقع شندى الحالية – وهو خط عرض ١٦ درجة و٢٥ دقيقة (١) · وعلى الرغم من أن سوء ذلك التقدير كان واضحا الا أنه أوقع كل من اعتمد عليه فى خطأ جسيم ، ليس بالنسبة لتحديد موقع بطلميوس ثيرون فحسب ، بل بالنسبة لغيرها أيضا من الموانى والمراكز البطلمية عن طول الساحل الغربى للبحر الأحمر · وتظهر ملامح ذلك الخطأ فى تقديرات جوسلين Gosselin الذى أخفق فى تحديد أو تحقيق موقع بطلميوس ثيرون ، كما نقل أدوليس Adūlis جنوبا بعيدا عن موقعها الى موضع ميناء عصب الحالية · ولما كان مؤلف البربلس قد ذكر أن بطلميوس تقع على مسافة ٤٠٠ ستاديا Stadia أو ما يعادل ٤٠٠ ميلا جنوب برنيس ، اتجه البعض الى تحديد موقعها فيما حول موضع واحد مع خلافات ضئيلة لا تتجاوز بعض الدقائق · فحدد دانفيل D' Anville موقعها عند خط عرض ١٨ درجة و٢٠ دقيقة شمالا ، ووضعها لاروشيت La Rochette عند خط عرض ١٨ درجة و٣٠ دقيقة ، على حين أن بروس Bruce يحدد موقعها خط عرض ١٨ درجة و١٠ دقائق شمالا ·
وهذا التباين والاختلاف ضئيل محدود كما ذكرنا ويمكن التغاضى عنه ، ولكنه من ناحية أخرى يتعارض بل ويختلف تماما مع ما ذهب اليه فنسنت Vincent الذى أصر على تحديد موقعها عند خط عرض ١٧ درجة و٦ دقائق ·

---

(1) Vincent , B . : The Periplus of the Eyrthrean Sea Vol I , P. 84

ويعتقد فنسنت أن ذلك الموقع الذى يفترضه من أنسب المواقع وأفضلها لقيامها ، ويدعم اصراره على أساس أن الغابة النوبية فى ظهيره المباشر ، وأنها فى رأيه من أهم العوامل التى تجعل من ذلك الموقع مكانا ملائما وصالحا لكى تكون بطلميوس ثيرون مركزا يتم منه التوغل الى الداخل من أجل الحصول على الفيلة · ويعنى ذلك فى نظره أنها فى الموضع أو الموقع الذى يحقق الغرض الرئيسى الذى قامت من أجله وسعى اليه البطالمة (١) · وقد اتفق ليدن مع فنسنت فى ذلك التحديد معتمدين معا على الرأى الذى حدد موقعها على امتداد خط عرض بلدة مروى القديمة (٢) · ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن راس أجيب فى نظرهما لا يمثل الموقع الصحيح ولا الملائم لقيام المركز البطلمى بطلميوس ثيرون ·

وزاد الأمر تعقيدا عندما اعتبر دون جوان دكسترو الذى زار الساحل السودانى فى القرن السادس عشر جزيرة مرات موقعا مناسبا لقيام مركز من مراكز البطالمة · وقد حدد موقع تلك الجزيرة عن خط عرض ١٨ درجة و٣٠ دقيقة شمالا · وكان ذلك نذيرا بالعودة الى المركز الذى حدده لاروشيت · ووصف دكسترو الجزيرة فذكر أنها منخفضة مهجورة ، يندر فيها الماء وتبعد بحوالى تسعة أميال عن خط الساحل السودانى · واذا ماتجاوزنا عن تلك المسافة الكبيرة التى يذكرها دكسترو وتفصل بين اليابس وخط الساحل السودانى وبين جزيرة مرات واعتبرناه خطأ تقديريا ، فاننا نصدم بقرار خطير آخر ، هو الذى يزيد الأمر تعقيدا · ويكون ذلك على أساس أن دكسترو يقرر أن ذلك المركز البطلمى الذى يقصده ويعنيه هو بطلميوس ابثراس Epithras وليس بطلميوس ثيرون · والغريب أنه حاول بعد ذلك أن يحدد بطلميوس ثيرون موقعا آخر، على الجزيرة التى يقع عليها ميناء مصوع الحالية (٣) · وهذا الزعم الذى أشار اليه دكسترو خاطىء من أساسه ، بل يبتعد عن الحقيقة والواقع تماما ، لأن بطلميوس ثيرون

---

(١) Ibid : Op. Cit pp. 93 — 4

(٢) Lyden , J. : Historical Account of Discoveries & Travels in Africa. Vol. IIP. 189

(٣) Kammarer, A: La Routier de Dom Joan De castro

وبطلميوس ابثراس اسمان لمركز بطلمي واحد على خط الســاحل السوداني ٠
وثمة رأى آخر قاله لوردفلانشيا فى أوائل القرن التاسع عشر عندما زار البحر الأحمر فى رحلة طويلة ٠ ويذكر فلانشيا (١) أنه يعتقد أن أفضل المواقع التى ينطبق عليها وصف ميناء بطلميوس ثيرون كما ورد فى المراجع الأصلية هو رأس أسيز Assez ويؤكد أن البطالمة قد تخيروا ذلك الموقع لقيــــام مركز من مراكزهم التجارية الكثيرة ٠ ويرى أن الدافع الى ذلك الاختيـــار هو سعيهم الى أكثر المواقع أمنا وطمأنينة ٠ ويعنى ذلك أنهم فضلوا رأس أسيز على الموقع الأكثر ملاءمة من وجهة النظر الملاحية ، والذى قامت فيه عقيق ٠ ولابد أن فلانشيا كان حصيفا عندما افترض ذلك ، لأنه كان يدرك تماما ماكان من أمر عــداء ونفـور وكراهية سكان منطقة الظهير للبطالمة وأغراضهم ورغباتهم الاقتصادية ٠ وتتبين حصافته أيضا عندما يستدرك ، ويذكر أنه ربما كان للبطـالمة مركز حربى على رأس أسيز ويجاوره مركز تجارى فى موضع عقيق ٠ ويرى أن المركـز الحربى ضرورى بطبيعة الحال لمساندة مركزهم التجارى وعمليـاتهم التجارية ٠ ويحقق ذلك الموقع فى رأيه ورغم تطرفه شمالا كل الأغراض التى أسس من أجلهـا ٠ وهو ولاشك فى حدود المنطقة التى تنتشر فى ظهيرها الفيـلة ويمكن الحصـول عليها بسهولة ٠ ولمـا كانت السفينة التى قطع بها فلانشيا الرحلة بين مصوع وعقيق قد استغرقت حوالى ١٥ يوما ، وأنها كانت تسير نهارا فقط ، وأنهاكانت قادرة على الوصول الى رأس أسيز فى حدود تلك المدة ، فان ذلك يتفق تماما مع ما ذكره بلنى عن المسافة بين أدوليس وبطلميوس ثيرون ٠ ويرى فلانشــيا أن ذلك الدليل المادى من شأنه أن يؤيد رأيه ، ويدعم النتائج التى وصل اليهـا ٠
ونود أن نقرر أنه على الرغم من توفيق فلانشيا فى تحقيق موقع بطلميوس ثيرون، الا أنه من الصعب علينا قبول افتراض وجود مركزين أحدهما حربى ، والآخر تجارى ، فى موقعين متقاربين للغاية ، لأنه ليس ثمة مايبرر ذلك ٠ حقيقـة أن موقف السكان الوطنيين فى منطقة الظهير اتسم بالعداء والنفـور ، ولكن نحن لا نتصور قيامهم بمجهودات ايجابية فعالة تبرر تأسيس مركز له صبغة حربية خالصة فى نقطة قريبة للغاية من المركز التجارى ٠ ونحن نقرر أخيرا أنه على الرغم من وجاهة رأى فلانشيا واقترابه من التحقيق السليم لموقع بطلميوس ثيرون

(١) Valantia., B: Voyages & Travels to India, Ceylon & the Red Sea P. 756.

الا أن تفكيره كان قلقــا وغير مستقر ٠ وكان القلق وعدم الاســتقرار مدعاة لأن يرى شوف (١) Schoff رأيا آخرا ، فيما يتعلق بتحقيق موقعهـا ٠ وقد افترض أنها تقع على جزيرة الريح فى خور نوارات ٠ ويبدو أنه بنى رأيه على أساس ادراك سليم لموقعها الممتاز الملائم لرسو السفن من ناحية ، ووجود بعض الخرائب والبقايا التى توحى بحياة مزدهرة فيها فى وقت بعيد من ناحية أخرى ٠

هكذا كان الجدل وكان الخطأ الذى استمر خلال سنوات كثيرة ، ولم يتفق الباحثون على تحديد الموقع الذى قامت فيه بطلميوس ثيرون ٠ وظل الأمر لغزا من غير حل ، حتى سعى كروفت الى الكشف عن ذلك الموقع وتحقيقه فى السنوات الأولى من القرن العشرين ٠ وقرر أنه من الأفضـل أن يتم البحث عن موقع بطلميوس ثيرون من ناحية البحر ٠ وكان ذلك القرار منطقيا ومعقولا ، لأن كل ما ورد عن ذكر لها ووصف عنها كان على لســان القدماء من الكـتاب ، الذين اعتمدوا على تقارير رحالة وملاحين شاهدوا الموقع ووصفوه من على ظهــر سفنهم التى كانت تجوب البحر الأحمر ٠ وقد قام كروفت على ضــوء ذلك برحلتين متتاليتين ، سار فيهما بحذاء خط الســاحل الســودانى جنوب ســواكن الى خليج نوارات للبحث ، من أجل العثور على الموقع الملائم لقيام بطلميوس ثيرون وغيرها من الموانى القديمة ٠

وكانت الرحلة الأولى من أجل الاستطلاع والاستكشاف وجمع بعض البيانات الضرورية ، ومع ذلك فقد تمكن خلالها من الحصول على بعض النتائج الأولية الهامة ، التى حددت أهدافه ومهدت له طريق البحث فى رحلته الثانيــة ٠ وكانت أهم تلك النتائج بصفة عامة ، أنه من الخطأ الجسيم الاعتراف أو الموافقة على رأى شوف وما ذهب اليه رجال الأمبرالية البريطانية ، الذين افترضوا قيامها على جزيرة الريح ، التى تقع فى خليج نوارات عند التقاء خط عرض ١٨ درجة و٩ دقائق شمالا ، وخط طول ٢٨ درجة و٢٧ دقيقة شرقا ٠ ومن بين تلك النتائج الحكم بضرورة البحث عنها فى موضع ما فى خليج نوارات بالقرب منه ، حيث يتحرر الساحل قليلا من سيطرة النشاط المرجانى وامتداد الشعاب المرجانية فى انتظام الأمر الذى يعوق الملاحة أو يعرضها على الأقل للخطر الشديد ٠
أما الرحلة الثانية التى تم خلالها كشف النقاب عن الموقع الذى قامت فيه

(١) Schoff, w : The Periplus of the Eyrtbrean Sea P. 60

بطلميوس ثيرون فقد بدأها من سواكن فى سفينة من سفن الملاحة الساحلية • ونشير الى أنه لم يقم على اتمام تلك المرحلة الا بعد أن قرأ واطلع على كل ماكتب عنها ، وورد عن موقعها ووصفها فى مؤلفات كتاب كثيرين عرفوا بالدقة والأمانة كسترابو Strabo وبلنى وغيرهم • وقد استنتج كروفت من دراسة المعلومات التى أوردها سترابو أن بطلميوس ثيرون تقع الى الجنوب من مرفأ ترنكتات • وأنه من غير المعقول أن يحقق موقعها عند رأس مقدوم شمال ترنكتات كما توهم مولر Muller ونذكر بهذه المناسبة أنه اعتمد فى ذلك على اشارة سترابو التى ذكر فيها أن بطلميوس تقع الى الجنوب من مصب نهر ستبوراس ، الذى ينبع من بحيرة مجاورة للبحيرة الكبيرة التى ينبع منها ستبوراس الحقيقى ، وهو مايعرف حاليا باسم نهر عطبرة • ولا نشك فى أن سترابو كان يقصد بذلك النهر الذى سماه ستبوراس مايعرف الآن باسم خور بركة • وهو الخور الذى ينساب فى اتجاه عام نحو الشمال على المنحدرات الشرقية لمرتفعات البحر الأحمر • ووصول فيضان خور بركة الى خط الساحل والبحر عند ترنكتات فى بعض السنوات التى تتميز بالفيضان العالى دليل ايجابى على سلامة قول سترابو من ناحية ، وحسن استنتاج كروفت من ناحية أخرى • ويشير كروفت الى أنه قد حدث فعلا أن ارتفع فيضان خور بركة عن مناسيبه العادية وفاض مجراه وانساب ماؤه حتى وصل الى ترنكتات ، وكان أصحاب القوارب وسفن الملاحة الساحلية يملأون منها جرارهم • وقد أسهمت كتابات بلنى Pliny من ناحية أخرى فى تحديد النقطة التى تقع فى أقصى الجنوب بالنسبة للجزء من خط الساحل السودانى الذى يرجح قيام بطلميوس عليه ، ويتحتم البحث فيه عن المركز البطلمى • وقد ذكر بلنى أن بطلميوس ثيرون تقع الى الشمال من مندالم • وقد احتفظ ذلك الموقع باسمه الى الآن مع تحريف خفيف ، فأشار اليه فلانشيا باسم مندالو Mandalu ويقع الى الجنوب من رأس قصار بمسافة صغيرة على الساحل فى أريتريا (١) • وقرر كروفت على ضوء ذلك أن بطلميوس ثيرون تقع الى الشمال

١ ـ جاء فى كتاب Red Sea Pilot صفحة ٢٣٠ ان هناك مكان يقع على مسافة ١٩ ميلا جنوب رأس قصار يتميز بوجود خليج صغير ويبدو خط الساحل منخفضا تنتشر فيه المستنقعات فى الاجزاء التى تحيط بها الارض المرتفعة • وقد ورد فى الدليل باسم حسمت • أما ربان سفينة كروفت فى رحلته الثانية فيذكر أن المكان المعروف باسم مندالو يعرف باسم هرم

من ذلك الموقع الذى حدده بلنى • ويعنى ذلك بوضوح أن البحث عن بطلميوس ثيرون يجب أن يكون فى الجزء من خط الساحل السودانى الممتد فيما بين ترنكتات شمالا ومندالم جنوبا • ونحن نؤكد أن وصول كروفت الى تلك النتيجة يمثل خطوة ايجابية وضرورية ، ومع ذلك فهو لم يأت بجديد من وجهة النظر الموضوعية لأن كل من سبقه وحاول تحقيق موقع بطلميوس ثيرون ، كان يبحث فيما حول هذا الجزء من خط الساحل السودانى ولا يبتعد عنه كثيرا • وكان من الضرورى عندئذ أن يستعين كروفت باشارة أخرى أوردها بلنى ، وقد ذكر فيها أن بطلميوس ثيرون تقع بالقرب من بحيرة عرفت باسم منولوس Monolus • وقد واصل كروفت البحث عن تلك البحيرة فى ظهير خط الساحل بين ترنكتات ومندالم ومع ذلك فانه لم يتعرف على بحيرة أو يعثر على مايدل على وجود بحيرة فى ذلك الوقت البعيد • ويذكر كروفت أنه لم ينطبق الوصف الا على المنطقة التى تقع فى ظهير عقيق ، والى الشمال منها بقليل حيث تظهر على مسافة معقولة مساحة كبيرة من الأرض وقد غطتها بعض المياه الضحلة فى شكل مستنقعات • ويذكر أنها ربما كانت هى ماسماها بلنى باسم بحيرة منولوس • ولما كان سترابو قد أشار الى أن بطلميوس ثيرون تقع بالقرب من ست جزر هى جزر لاتوميا Latomia فى المصب السبيتى Sabiatic فان ذلك يتفق أيضا فى كثير مع المظهر العام لخط الساحل قرب عقيق ، والتى تقع على مقربة من مجموعة جزر متناثرة فى خليج أوارات • ونحن نملك دليلا آخر يؤكد رأى كروفت نستوحيه من وصف مؤلف البربلس لها • ذلك أنه يذكر أنه كان من الصعب دائما على السفن الاقتراب منها مباشرة » وهو مايكاد يتفق ويطابق صفة عقيق الحالية (١)

هكذا تجمعت كل الأدلة لتؤكد أن بطلميوس ثيرون البطلمية قد أسست فى

(١) تؤكد دراسات الاميرالية البريطانية الحديثة Rod Sea Pilot ان خليج عقيق يمكن الدخول اليه من ناحية البحر فيما بين رأس أسيز ورأس شكال • ومع ذلك فانه لا يصلح الا لدخول السفن الصغيرة • ويكون الطريق محصورا بين مجموعة من الجزر المعروفة باسم جزر أمرات Amarat والتى تقع على مسافة تتراوح بين ٢ ، ٤ ميلا غرب رأس شكال والساحل الجنوبى الشرقى للخليج •

الموقع الذى تقوم فيه عقيق الحالية ، ذلك المرفأ الصغير على خط الساحل السودانى جنوب ترنكتات بمسافة قصيرة • ويؤيد تلك النتيجة من ناحية أخرى ماعثر عليه كروفت من أدلة مادية تتمثل فى بقايا آثار اغريقية ــ رومانية فى موقع قريب جدا من عقيق • وتوحى تلك البقايا والآثار بنشاط شمل ذلك الجزء من خط الساحل السودانى والمناطق التى تقع فى ظهيره خلال العصرين البطلمى اليونانى والرومانى ، وهى الفترة التى خدمت فيها بطلميوس ثيرون التجارة والملاحة •

المراكز البطلمية فى خدمة الملاحة والتجارة : ــ

اذا كنا قد أشرنا فى الصفحات القليلة السابقة الى أن اليونانيين قد اهتموا بتجارة البحر الأحمر والبحار الجنوبية ، وأنهم شاركوا غيرهم من العناصر النشيطة الأخرى فى نقل التجارة وركوب البحر ، فان ثمة حقائق هامة جديرة بأن تسجل لأنها تلقى الضوء على ازدياد قيمة البحر الأحمر من وجهة النظر التجارية بالنسبة لهم ولغيرهم •

وتنبثق الحقيقة الأولى من علمنا بواقع امتداد البحر الأحمر كذراع مائى وارتباطه بالبحار الجنوبية التى تؤدى الى مناطق غنية فى انتاجها • وليس ثمة شك فى أن توغل هذا الذراع المائى فيما بين اليابس الأفريقى والأسيوى وامتداده شمالا الى مواقع قريبة من حوض البحر المتوسط يعنى أنه طريق حيوى وخطير ، لأنه يرسم طريقا لتلبية احتياجات مواطن الحضارات النامية فيما حول البحر المتوسط الشرقى من سلع ومنتجات الشرق وجنوب آسيا •

ويكفى الباحث أن يوجه العناية الى ملاحظة الخريطة الجغرافية لقارات العالم القديم ، آسيا وأفريقيا وأوربا ليلمس قيمة كل من البحر الأحمر والخليج العربى كذراعين مائيين تتوغلان فى اليابس وتضعان الشرق فى متناول الغرب • وعلى الرغم من المنافسة الجدية التى كانت بين كل من هذين الذراعين المائيين ، فانهما كانا ــ معا ــ يسهمان فى خدمة النقل والربط والتجارة •

أما الحقيقة الثانية فتتعلق بظروف أحاطت بالبطالمة واليونانيين وسلطانهم ،

السياسى واهتمامهم بالتجارة • ونحن نؤكد أن تدهور الموقف السياسى بالنسبة للبطالمة فى ممتلكاتهم فى سوريا ، وفقدان مراكزهم فيها وتقلص حكمهم هناك كان من شأنه أن تتدهور قيمة الخليج العربى كذراع مائى فى خدمتهم وتحقيق رغباتهم فى المشاركة فى تجارة البحار الجنوبية • ويعنى ذلك أن البحر الأحمر بات ــ بالنسبة لهم ــ الشريان الرئيسى للتجارة والنشاط التجارى • وقدترتب على ذلك أن ارتفع شأن كل مركز من مراكزهم التجارية المتناثرة على طول خط الساحل الغربى للبحر الأحمر وخليج عدن حتى رأس جوردافوى • وليس ثمة شك فى أن مراكزهم على خط الساحل السودانى كانت من ضمن تلك المراكز التى ازدهرت وازدحمت بالحركة فى خدمة التجارة والملاحة • ويبدو أن بطلميوس ثيرون غدت أكبر مراكزهم قيمة وأكثرها أهمية فى خدمة التبادل التجارى مع الأقاليم السودانية فى ظهير خط الساحل ، وفى خدمة الملاحة والسفن الصاعدة والهابطة من والى موانيهم على ساحل البحر الأحمر فى مصر •

ويمكن للباحث على ضوء دراسة قائمة السلع والمنتجات (١) التى تمر عن طريقها الى الخارج وسوق التجارة الدولية أن يقرر أمرا ، وأن يقف على كثير من الحقائق الهامة التى تتعلق بقيمة بطلميوس ثيرون من وجهة النظر التجارية البحتة • وتظهر تلك القائمة أنها كانت تصدر الفيلة وأصداف السلاحف وسن الفيل وبعض السلع والمنتجات الطبيعية الأخرى • وقيمة هذه البيانات كبيرة على الرغم من أنها لا توضح أو تفسر كمية تلك الصادرات ، حجمها أو قيمتها المادية • ويمكن القول على ضوء علمنا بصفة السكان فى منطقة الظهير ونفورهم من التعامل أو التعاون مع الدخلاء الأغراب والوافدين بحثا عن التجارة من جانب ، وعدم وجود الجمل واستخدامه فى خدمة النقل من جانب آخر ، أن تلك السلع كلها كانت متوفرة فى مناطق قريبة لا تبعد كثيرا عن خط الساحل وفى متناول المراكز البطلمية • ويبدو أنهم استعانوا بالحمار كما استأنسوا الفيل للتوغل والربط بين مناطق الانتاج وبين مراكزهم الساحلية • واذا اعترفنا بأن خط الساحل السودانى والمنطقة التى تمتد فى ظهيره قد لقيا عناية كبيرة واهتماما واضحا من جانب العناصر اليونانية البطلمية التى أتت بطريق البحر ، فلابد من أن نعترف

---

(١) Schoff, W.: Op. Cit. p. 284

أيضا ـ كما أشرنا من قبل ـ بأن الدور الذى قام به سكان الظهير كان سلبيا على الأقل ، ومضمونه عدم التعاون فى أى صورة من الصور • مع ذلك فلابد لنا من أن نميز تماما بين هؤلاء السكان من أجداد البلميز والذين وصفناهم بعدم التعاون والسلبية ، وبين سكان الأقاليم السودانية ، فيما حول النيل النوبى ، والذين يعرفون باسم سكان دولة مروى • وأنه ليس من المعقـــول اطلاقا أن ندمغهم بالانطواء وحب العزلة ، أو أن نعتبر موقفـــهم سلبيا فيما يتعلق بالاشـــتغال بالتجارة والتبادل التجارى والوساطة التجارية • وهم فيما يبدو بعيدون كل البعد عن الانطواء والعزلة ، ولاشك فى ايجابيتهم ، لأنهم كانوا رعايا دولة نمت وترعرعت وازدهرت على أسس من الحضارة والمدنية • وتظهر الدراسة التفصيلية فى تاريخ دولة مروى القديمة أنها كانت مركز الالتقاء للتجارة التى تفد بهـا القوافل من مواقع متفرقة ، من مصر والحبشة وجنوب وغرب السودان • ويعنى ذلك أنها دولة قامت بدور الوسيط التجارى ، وأسهمت فى توجيـه التجـــارة وتنميتها • ويرى بعض الكتاب أن انتقال عاصمة الدولة من ناباتا **Napata** الى موقعها الجديد فى مروى القديمة (١) ، لا يبرره شىء قدر أهمية الموقع الأخير وقيمته كمركز لتجميع التجارة والتقاء القوافل وتوجيهها • وربمـا كان لوصول بعض العناصر اليونانية وحملة الثقافة اليونانية ، واندماجها فى شعب مروى علاقة كبيرة بذلك أو أثر فعال فى اهتمام دولة مروى بتشجيع التجارة وخدمتها •

ولكن هل يعنى ذلك قيـــام علاقات تجارية بين سكان مروى وبين المراكـز البطلمية على خط الساحل السودانى ومن ضمنهـا بطلميوس ثـيرون ؟ ولعل من الصعب حقا أن نقرر أمرا أو أن نؤكده فى هذا الصـــدد ، لأنه من الصعب علينا بطبيعة الحال أن نحقق الطريق أو الطرق التى يمكن أن تسلكهـا القوافل فيما بين مروى القديمة والمراكز البطلمية على خط الساحل السودانى • ويزيد

---

(١) يزكى ذلك الموقع غناه للزيادة الكبيرة فى كمية المطر السنوى وازدهار الغطاء النباتى من الحشائش فترة طويلة بعد سقوط المطر من جانب ، وقرب موقعه من الحبشة وخط الساحل الغربى للبحر الاحمر من جانب آخر •

الأمر تعقيدا أن الجمل لم يكن قد عرف بعد كوسيلة للنقل فى السودان • من أجل ذلك نحن لا نملك الا أن نأخذ برأى جوجيه وأن نقتنع به ، لأنه لم يضعه الا بعدما وضع كل الاحتمالات موضـع الاعتبار • ويقرر جوجيـه أن أدوليس **Adulis** كانت أكثر الموانى على خط الساحل الغربى للبحر الأحمر استجابة لخدمة تجارة الجزء الأوسط من حوض النيل ، وأهمها فى توجيـه تجارة معظم الأقاليم السودانية نحو البحر • وكانت السلع والتجارة السودانية تتخذ من مروى مركزا تجتمع فيه ، بالاضافة الى سلع ومنتجات أخرى كانت تصل اليها من مناطق متفرقة وبطرق متباينة تنتهى اليها من أنحاء مختلفة • ويبدو أن ثمة طريق أو طرق كانت تبدأ من مروى القديمة ، وتصعد المنحدرات المعتدلة لمرتفعات شمال الهضـبة الحبشية فى أكسوم **Axum** الى أدوليس • وتزكى مظاهر الجغرافية الطبيعية مثل ذلك الطريق جملة وتفصيلا وتبرز قيمته فى خدمة النقل ومرور القوافل • ذلك أنه يعبر أو يخترق مناطق أكثـر مطرا وأغنى نبـاتا من المنطقة الأخرى التى تفصـل بين مروى القديمـة وبطلميوس ثيرون فى الاتجاه المباشر • بل ان اتجاه الطريق جنوبا بشرق من مروى الى أكسوم يبعد القوافل وحمولتها من سلع ومنتجات فى رحلتى الذهاب والعودة عن أوطان الجماعات التى لم تقبل على التعاون أو التجاوب مع نشاط البطالمة فى مراكزهم على خط الساحل السودانى • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن أدوليس كانت المنفذ الملائم لمرور السلع والتجارة من والى الأقاليم السودانية فيما حول النيل • ومع ذلك فيبدو أن شهرتها كانت لا تظهر ولا تبين الى جانب شهرة بطلميوس ثيرون وتعضـيد البطالمة لها • ونحن لا نعنى بذلك حدوث منافسة بين الميناءين من أجل توجيه التجارة وتصريفها •• والواقع أنه فى نفس الوقت الذى كانت بطلميوس ثيرون ومثيلاتها من مراكز البطالمة تعمل فى خدمة الظهير القريب من أجل سلع معينة ، كانت أدوليس فى خدمة ظهـير آخر بعيد فى الداخل ، يشمـل كل الأراضى فيما حول النيل النوبى ، والذى بات مركزا لتجميع السلع والمنتجات من اتجاهات متباينة فى قلب السودان وما حوله •

ونرى لزاما علينا بعد ذلك كله أن نثير بحثا فى طبيعة العلاقة أو العلاقات بين البطالمة ودولة مروى القديمة • ويهمنا بطبيعة الحال أن نتعرف أولا أو أن نقف على صورة التعاون بين البطالمة أصحاب السيطرة والسيادة على خط الساحل السودانى ، وأصحاب الحاجة الى سلع معينة من جانب ، وبين سكان دولة مروى

القديمة الذين مارسوا تجميع التجارة وتوزيعها من جانب آخر ٠ ونحن لا نملك دليلا واحدا يحمل معنى من معانى عدم التعاون ، ومع ذلك فان اتجاه التجارة والقوافل من مروى الى أدوليس لا يعنى مطلقا التنافر أو التنافس ٠ ويمكن أن نصف ذلك بأن كل جماعة منهما كانت تعمل فى استقلال تام لتحقيق أغراض معينة ، وأنه لم يكن ثمة تفكير مشترك من أجل تنسيق المجهودات المبذولة فى سبيل تنمية التجارة وتوسيعها ٠ ويعنى ذلك أن طبيعة العلاقات بين مروى القديمة والبطالمة تتميز بعدم التناسق وليست بعدم التعاون ٠ ومع ذلك فان الأستاذ حورانى (١) يحاول أن يخلق نوعا من التعاون الوثيق فى صورة من الصور بين هاتين القوتين ٠ ويؤكد أن اليونانيين كرواد للملاحة والتجارة فى البحر الأحمر امتد نشاطهم الى أدوليس ، ويشير أيضا الى توغلهم نحو الداخل بطريق أكسوم ومصر وظهور آثار الثقافة اليونانية فى كل من مروى وأكسوم يعنى اتصالا ويعنى تعاونا ويعنى احتكاكا حضاريا٠ ويرى حورانى فى ذلك دليلا على اهتمام البطالمة اليونانيين بالتجارة والسلع والمنتجات فى قلب السودان ٠

---

(١) Hourani, G. F.; Arab Seafaring P. 442

الفصل الثانى

موانى الساحل السودانى والتجارة الخارجية

فى عهد دولتى مروى واكسوم

الرومان فى البحر الأحمر واتصالهم بالهند ـ انصرافهم عن الاهتمام بموانى الساحل السودانى ـ اهتمام دولة أكسوم بادوليس لمرور التجارة ـ تجارة الأقاليم النيلية تخرج بطريق الموانى على ساحل البحر الأحمر ـ أدوليس سيدة الموانى ـ تحقيق موقعها ـ دورها فى خدمة التجارة والملاحة ٠

موانى الساحل السودانى والتجارة الخارجية
فى عهد دولتى مروى وأكسوم

بعدما انهار النفوذ البطلمى فى مصر ، واضمحل النشاط البطلمى اليونانى فى البحر الأحمر والبحار الجنوبية ، قامت على أنقاضه القوة الرومانية المزدهرة • وكان طبيعيا أن تلجأ تلك القوة الفتية الى ملء الفراغ السياسى والفراغ الاقتصادى معا ، وأن تتجه بنشاط وعزم الى ميدان الملاحة والتجارة فى البحر الأحمر والبحار الجنوبية • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أنهم ورثوا فيما ورثوا عن البطالمة سياسة التجارة والاهتمام بالملاحة فى البحر الأحمر • ومع ذلك فان نشاطهم وممارستهم للملاحة واهتمامهم بالتجارة كان فى صورته النهائية مختلفا تماما عن الصورة التى تصور النشاط اليونانى البطلمى • والمفهوم أن اليونانيين البطالمة كانوا لا يخرجون كثيرا عن حيز البحر الأحمر وخليج عدن لسببين رئيسيين هما :

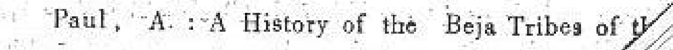
أولا ـ أنهم اهتموا كثيرا بالعلاقات التجارية مع الأقاليم التى تقع فى ظهير مراكزهم التجارية على طول الساحل الغربى للبحر الأحمر فى أفريقية •

ثانيا ـ أنهم لم يسعوا كثيرا للوصول الى الهند واقتنعوا بالحصول على السلع الآسيوية عن طريق الوسطاء من سكان بلاد شبه جزيرة العرب الجنوبية ، والذى كانت لهم السيطرة والسيادة المطلقة على البحر العربى والطريق الى الهند •

أما الرومان فقد اعتنقوا سياسة مختلفة تماما ، وشقوا طريقا لهم ولسفنهم ومدوا نفوذهم فى البحر الأحمر وخليج عدن ، وانطلقوا فى مياه المحيط الهندى حتى وصلوا الهند • وهكذا تشكلت سياسة الرومان البحرية الاقتصادية فى البحار الجنوبية وأرسيت قواعدها فى تلك الصورة الجديدة ، بعدما اكتشفوا وتعرفوا على قيمة الرياح الموسمية فى الوصول الى الهند والعودة منها • ويعنى ذلك أنهم حطموا سياسة الاحتكار التى فرضها العرب من سكان شبه الجزيرة العربية على الطريق المائى الى الهند • وأصبح فى وسعهم الحصول بعدئذ على كل السلع والمنتجات الآسيوية من جنوب شرق آسيا والهند على سفنهم الخاصة • وازداد

النشاط الرومانى واهتمامهم بالطريق البحرى للوصول الى الهند تحت ضغط ظروف سياسية معينة فرضتها سوء العلاقات بين الدولة الرومانية والفرس . ويعنى ذلك أن تدهـور الموقف وسوء العلاقة بين هاتـين القوتين كان مسئولا مسئولية مباشرة عن تعذر استخدام الطرق البرية بين آسيا وأوروبا(١) . ومهما يكن من أمر فلا شك فى أن كل تلك العوامل كانت تحتم زيادة الاهتمام بالبحر الأحمر كطريق للوصول الى الهند والشرق . ونحن فى هذا المجال لايهمنا الا أن نتعرف على مدى اهتمام الرومان بالاتصـال بالساحل السودانى ، وأن نصـور قيمة تلك الصلات ـ ان وجدت ـ فى تنمية التجارة وازدهار الموانى . نحن لاننكر قيام اتصالات بين الرومان فى البحر الأحمر وبين الساحل السودانى ، ومع ذلك فانهم فى الغالب انصرفوا عن تجارته . ويبدو أنهم لم يقتنعوا من جانبهم بجدوى تأسيس أو رعاية مراكز أو نقط ارتكاز على طول خط الساحل كما فعل البطالمة من قبلهم .

ولعل من الطريف حقا أن نبدأ بتحديد الأسباب والدوافع وتقدير العوامل التى شكلت السياسة الرومانية فى تلك الصورة التى يظهر منهـا انصرافهم عن خط الساحل السودانى واعراضهم عن السلع والمنتجات التى تخرج عن طريق موانيه . ونود أن نشـير الى أن أول تلك العوامل يقوم على أسس وأصـول من علمنا بسقوط عدن فى أيديهم وتعرفهم على سر استخدام دورة الرياح الموسمية فى موسمى الشتاء والصيف . كما أن وفرة السلع والمنتجات فى الهند وجنوب آسيا وسهولة الحصول عليها كانت كفيلة بسد حاجة الرومان، وأنهم لم يعودوا فى حاجة ملحة لسلع أو منتجات سودانية وأفريقية . وهذا العامل غير مباشر بطبيعة الحال ، أما العامل الثـانى فهو عامل مباشر يتمثل فى المقاومة الفعـالة والجدية التى بذلت ولقيها الرومان من جانب البلميز . وتشير المراجع كلهـا الى الدور الايجابى الذى تمثل فى مقاومة أية محاولة لاستقرار عناصر من خارج السودان على خط الساحل ، أو وقوع تلك الأجزاء تحت السيطرة الرومانية . وليس ثمة شك فى أن ظهور تلك المقاومة فى صورة ايجابية جادة تثير بعض الغرابة


Paul, A. : A History of the Beja Tribes of th

وتدعو الى الدهشة ، لأن أجدادهم لم يمارسوا نشاطا معاديا من نفس الطـراز ضد البطالمة . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن القوة السياسية التى سيطرت على البحر الأحمر وتجارته فقدت اتصالها بالساحل السودانى ، ولم تعد لها به أية علاقة مباشرة ولا بالتجارة والسلع التى تخرج من موانيه . ومع ذلك فالمعتقد أن الظروف المحيطة بالسلع والمنتجات السودانية وقيمتها بالنسبة لمثيلاتها الهندية ـ الآسيوية ، كانت لا تدعو الرومان أو تشجعهم على المغامرة بشن حرب كبيرة ، تقضى فيها على مقاومة البلميز ونشاطهم المضاد . واننا نعتقد أنه لو كانت الدولة الرومانية فى حاجة فعلية ملحة الى سلع ومنتجات تلك الأقاليم لما توانت أو قصرت فى توجيه الضربات لفتـح الطريق من ناحية حـدود مصر الجنوبية ، أو فى السيطرة على موانى خط الساحل السودانى قسرا . ويدعم اعتقادنا عدم الصدام أو الاحتكاك بين الرومان أصحاب السيطرة الحقيقية على البحر الأحمر ، وبين البلميز فى ظهير موانى الساحل السودانى والأريترى . ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن موانى الساحل والتجارة المارة بها لم تتوقف عندما تخلت السيطرة الرومانية عن جزء من سياسة البطالمة ولم تهتم بمساندة الموانى أو رعايتها .

وقد وجدت تلك الموانى العون من نشاط سياسى جديد انبثق من قلب حوض النيل ممثلا فى المجهودات الموفقة لدولتى مروى القديمة وأكسوم . وشاركتهم فى ذلك النشاط والاهتمام جاليات وافدة مهاجرة كبيرة ، جاءت من المناطق المتناثرة حول حوض البحر الأحمـر . وتتمثل تلك العناصر فى خليط من عرب جنـوب الجزيرة العربية ومن الهند واليونان وغيرهم ، حيث تجمعوا واستقروا فى الموانى ومراكز تجميع التجارة فى الداخل . وقامت الدولتان ـ مروى وأكسوم ـ كل فى مجالها برعاية اتجاه التجارة السودانية الأفريقية الى موانى خط السـاحل السودانى . ويبدو أن كلا منهما كانت فى موقع جغرافى ، وعلى مستوى حضارى، يؤهلها لرعاية التجارة وبذل المجهودات فى سبيل انتظامها واستمرارها . ومع ذلك فان النشاط الذى تميزت به التجارة فى ذلك الوقت ، وازدهارها وازدهار الموانى ارتبط ارتباطا وثيقا بتطور خطير آخر طرأ على الظروف المتعلقة بنقلها ، ووسيلة المواصلات بين مراكز الانتاج والتجميع من جانب ، وبين الموانى على خط ساحل البحر الأحمر من جانب آخر . وكان ذلك التطور الخطير عندما ظهر الجمل

فى أفريقية وتسرب الى أنحاء كثيرة من الصحراء الأفريقية الكبرى(١) • ونعتقد أن دخول الجمل فى خبرة السكان واستخدامه فى النقل منحهم الفرصة الملائمة تماما للتغلب على كثير من المشكلات ، وأدى الى زيادة فى الروابط بين وادى النيل الأوسط والموانى على ساحل البحر الأحمر • بل اننا نتصور أن هـذه الوسيلة الجديدة فى خدمة النقل قد أدت الى زيادة فى حجم التجارة والتبادل التجارى من جانب ، وتوسيع المنطقة أوالمناطق التى تقوم موانىالساحلعلىخدمتها وتصريف منتجاتها من جانبآخر • ويشير ماك كرندلـمثلاـ الى ازدهارالتجارة والعلاقات التجارية بين أكسوم وسنار Koynien (٢) • كما يذكر كونت روزينى أن علاقة الود والصـــداقة والتعاون بين مروى وأكســوم ، أدت الى انتظـام التجارة وانتظام توجيهها الى موانى خط الساحل •

ويمكن القول أن قيام دولة أكسوم وتوفر علاقات الود والصداقة بينها وبين دولة مروى من جانب ، ودخولالجملالى السودان منجانبآخر ، أسهم فىتوجيه التجارة والانتاج نحو البحر الأحمر • ويعنى ذلك أنهما معا ـ مروى وأكسوم ـ

(١) دخل الجمل الى افريقية من آسيا بطريق سيناء • وقد ظهرت له فى مصر بقايا ضمن آثار الاسرة الاولى التاسـعة عشر والعشرين • ومع ذلك فانه لم يستخدم بكثرة الا فى العهـد الرومانى • وجدير بالذكر أن دخوله الى السودان كان من ناحية الشمال عن طريق مصر • ويظهر من اثر كتابى فى اكسوم أن تاريخ دخوله الى الســودان هو القرن الرابع قبل الميـلاد • ويرى اديسون Addison ان دخوله فى الواقع واستخدامه كان فى تاريخ سابق لسنة ٢٥ قبل الميلاد ، لان المقبرة التى وجد بها التمثال البرونزى للجمل كانت لحاكم تولى الحكم فى مروى فيما بين سنة ٢٥ ، ١٥ ق•م• وافتراض دخوله فى عهد مملكة مروى معقول للغاية ، خصوصا وانه لم يستخدم فى مصر على نطاق واسع الا بعد انقضاء حكم الفارسى •

(٢) Mac Crindle, J. W.: The Commerce & Navigation of the Erythrean Sea P. 46

حلا عبء التوجيه البحرى ، وشغلا معا الفراغ الذى ترتب على انهيار السيطرة البطلمية اليونانيـة وانصراف القوة الرومانية عنه • وتجمع الأدلة على ازدياد قيمة مروى القديمة وارتفاع شأنها من حيث كونها مركزا رئيسيا لتجميعالتجارة وتوجيهها • وأصبحت تجارة المرور جزءا هاما من تجارتها ، تصل اليهـا من جهات متباينة متباعدة فى طريقها الى موانى الساحل السودانى • وتشير المراجع الى أنها كانت تقوم على خدمة بعض العلاقات التجارية بين كل من الساحلالليبى والساحل السودانى •

ويعنى ذلك صراحة أن الجمل كان يؤدى وظيفته كوسيلة للنقل فى الربط بين موانى الساحل الليبى وبين مروى ، ويحمل اليها منتجات وسلع أقليم البحر المتوسط • ولابد أنه أسهم أيضا فى جمع ونقل سلع أفريقية من المناطق التى تقع غرب حوض النيل ، والتى تقع الى الشمال من خط عرض ١٢ درجة شمالا ، وهو الحد الذى يستطيع أن تلائم ظروفه المناخية حياة الجمل وطبيعته • وهكذا ظفر التوجيه البحرى وظفرت التجارة السودانيـة بكل الظروف المناسـبة ، وكل الميسرات التى قفزت بأدوليس الى قمة الشهرة حتى باتت فى مقدمة موانىالساحل الغربى على البحر الأحمر جنوب مصر •

أدوليس

وهذا ميناء آخر على خط الساحلالغربىللبحرالأحمر ، اشرنا اليه فىالصفحات القليلة السابقة • وذكرنا أنه كان من بين الموانى التى عرفت واستخدمت فى عهد البطالمة والنشاط اليونانى فى البحر الأحمر • وكانت بعض منتجات الظهير من عطور وبخور وسن فيل وريش نعام وغيرها منالسلع التى تجد رواجا فىالسوق العالمية تمر عن طريقها • ويعنى ذلك أن أدوليس ميناء قديم ، ليس بينه وبين ظهور الرومان علاقة تذكر • وعلى الرغم من الاشارات التى وردت عن أدوليس وقيمتها ، واعتمدنا عليها فى التعرف على طبيعة الميناء ووظيفته فىخدمة التجارة ، الا أننا لم نصل الى رأى واضح قوى فيما يتعلق بنشأة الميناء وظهوره ، وتحديد

(١) Warmington, E. H.: The commerce Between the Roman Empire & India, P. 7.

التاريخ الملائم لذلك . وقد دار نقاش حاد حول ذلك الموضوع وحول الجماعات
التى أسسته واستخدمته لاول مرة فى خدمة الأغراض الملاحيـة والتجـارية .
ويذهب بعض الكتاب الى اعتبـار أدوليس ثمرة من ثمرات المجهـودات التى
أسهم بها اليونانيون السوريون (١) . ويعنى ذلك أن ظهوره وتاريخه يرتبط
أساسا بالنشاط اليونانى فى صورته العامة . ويرجعه رأى آخر الى أصـول
مصرية خالصة معتمدا فى ذلك على المظهر العام لكل البقايا والآثار التى تبدو فى
نظرهم على أنهـا من صنع خبـرة مصرية . وتزعم بعض الآراء الأخرى أن تلك
البقايا والآثار من صنع شعب من الرعاة العرب أو اليونانيين أو التروجلوديت (٢) .
ويعتقد البعض أن أدوليس أسست أصلا لتمثل احدى المستعمرات الدينيـة
الخالصة ، وأنها كانت ثمرة مجهودات بعثة من رجال الدين الذين أوفدتهم مروى
الى تلك المنطقة . وكان ذلك الرأى الأخير للبحاثة هيرن ردا على رأى آخر يزعم
أن أدوليس من انشـاء عناصر هنـدية كانت تمارس الملاحة والمتاجرة فى البحر
الأحمر . وقد لوحظ أن كل المكاتبات التى عثر عليها فى أدوليس ولو أنها تتجه
من اليمين الى اليسار بصفة عامة ، الا أنهـا لا تمت بصلة تذكر للغة الهندية
السنسكريتية ، رغم التشابه فى النظام والأسس (٣) . وهكذا كان التضارب
فى الآراء وكان الاختـلاف ، حتى لم يعـد من السهل علينا قبول رأى معين من
تلك الآراء ، التى ذهبت مذاهب واتجاهات شتى . وكان لزاما علينا أن نناقش
تلك الآراء كلها فى هدوء وفهم عميق حتى نصل الى حكم سـليم ، ورأى معقول
وجيه فى أمر تلك العناصر والجماعات التى أسهمت فى نشـأة أدوليس وقيامها
بوظيفتها .

ويتحتم علينا عندئذ ألا نغفل أمرين أساسيين لا يداخلهمـا الشـك جملة
وتفصيلا . ويتعلق الأمر الأول بنشاط العرب من سكان جنوب الجزيرة العربية
من أهل سبأ وحمير وممارستهم الملاحة والتجارة والاتصال بالسـاحل الغربى

---

(١) Schoff, W. : Op. Cit p. 22

(٢) Mac Crindle, J. W. : Op Cit p. 22

(٣) Vincent' B. : Op. Cit. p. 99

للبحر الأحمر من جانب ، ونشاط العناصر اليونانية وعلاقاتها الايجابية بتجارة
البحر الأحمر وسواحله من جانب آخر . وقد أشرنا الى طبيعة ذلك النشـاط
اليونانى ، وأنه لم يقتصر على الاتصال بخط الساحل وظهيره القريب بل تعداه
فى صور أخرى الى الداخل تمثلت فى المؤثرات اليونانيـة التى تنعكس فى صفة
الحضارة فى مروى . أما فيما يتعلق بالنشاط العربى واتصـالاتهم فهى مؤكدة
لا يرقى اليها الشك أيضا بل انهم خلفوا بقايا وآثارا فى الهضبة الحبشية ومنطقة
الظهير لخط الساحل تفسر ذلك النشاط وتوضحه فيما قبل قيام دولة أكسوم (١)
ويذكر تيودور بنت نقلا عن مولر Muller أن عرب جنوب شبه الجزيرة العربية
تمتعوا خلال فترة طويلة بالسيطرة على تجارة جزء كبير من الهضبة الحبشية (٢)

أما الأمر الثانى : ــ فيفهم على ضوء ما ورد فى كتابات الجغرافيين القدماء حيث
أوردت ما يوحى بوجود بعض أوجه الشبه بين بقايا أدوليس والفن المصرى القديم .
ويعتقد هيردوت (٣) على ضوء ذلك أن مؤسسى ذلك الميناء هم المصريون الهاربون
فى عهد بسماتيك سنة ٦٣١ ، ٦١٧ ق . م . ونحن أمام تلك الحقائق يجب
أن نستبعد تماما أن اليونانيين قد أنشـئوا أدوليس . ذلك أن دراسة حجر
أدوليس تؤكد أن الكتابة على جزءين ، وأن الجزء الثانى أحدث من الجزء الأول .
ولما كان الجزء الثانى وهو الأحدث يسجل بعض المؤثرات اليونانية ويشير الى
نشاط البطالمة ، وتوغلهم فى مرتفعات الحبشة وانتصارهم الذى انتهى بفتح مدينة
آفا Ava ، فليس ثمة شك فى أن الجزء الأول وهو الأقدم لا علاقة له باليونان
والنشاط اليونانى . وفى ذلك القول الدليل الـكافى على أن أدوليس ونشـأتها
لا تتصل جملة وتفصيلا بالنشاط اليونانى وسيطرته على الملاحة فى البحر الأحمر .
ولا يبقى بعد ذلك الا أن تكون أدوليس عربية من خلق وانشاء عرب جنوب شبه
الجزيرة العربية أقاموها عندما انتشرت سيطرتهم على الملاحة والتجارة ، وتوغلوا

---

(١) Theodore Bent, J, Trade Routes Across Abyssinia p p. 143. 4

(٢) Ibid : Op. Cit p p. 143 — 4

(٣) MacCrindle, J. W. : Op. Cit p. 44

فى المرتفعات الحبشية ، أو أن تكون مصرية خلفتها المؤثرات والاتصالات المصرية القديمة • ولكن لما لم يتعرض كاتب لذكر وجه شبه بين بقايا أدوليس وبقايا مدينة آفا Ava التى تعتبر مدينة سبأية ، وأشار البعض الآخر الى قيام التشابه بين الآثار المصرية وبقايا أدوليس ، فلا بد لنا من أن نوافق على الافتراض الذى يرجح أنها من انشاء المصريين أو تحت مؤثرات مصرية على الأقل • وربما كانت أدوليس تمثل بقايا نشاط اشترك فيه المصريون – على الأقل – وتم بصورة ما على طول امتداد ذلك الجزء من خط الساحل الغربى للبحر الأحمر فى أواخر العصر الفرعونى • ويعنى ذلك أننا لا نستبعد اطلاقا اشتراك أكثر من جماعة من الجماعات التى كانت تمارس الملاحة والتجارة فى تأسيس أدوليس ونشأتها • ويبدو أنها ظلت منذ قيامها فى خدمة الملاحة • واستخدمها التجار من عرب الجنوب ومن بعدهم اليونانيون حتى قامت دولة أكسوم (١) • ويذكر ترمنجهام أن دولة أكسوم ظلت ترعى أدوليس وتجارتها قرونا طويلة ، استمرت حتى ظهور الاسلام ، وأنها لم تفقد تلك السيطرة الا عندما سيطر الفرس على بلاد العرب بين سنة ٥٩٠ وسنة ٦٣٠ ميلادية (٢) •

واذا انتقلنا الى الحديث عن موقع أدوليس وتحديده وتحقيقه فان أهم ما نلاحظه هو أن النقاش والبحث الذى دار فى ذلك الصدد ، لم يكن على نفس الصورة والتعقيد والجدل الذى صاحب تحديد وتحقيق موقع بطلميوس ثيرون • ولعل أكبر خطأ هو ما وقع فيه دكسترو ، عندما قرر أن بطلميوس فى أرض الوحوش تامت فى الموقع التى تقوم فيه مصوع الحالية • وقد ذكرنا من قبل أن ذلك الخطأ انما كان نتيجة مباشرة للتمييز بين بطلميوس ثيرون وبطلميوس ابثراس التى حدد موقعها فى جزيرة مرات فى منطقة خورنوارات • والغريب حقا أن يوافق كمرير Kamerer على رأى دكسترو ، بل انه يذكر أن قيام مركز بطلمى آخر بالقرب منها ، له نفس القيمة الاقتصادية والأهمية التجارية ليس معقولا • وفضلا على ضوء ذلك افتراضا غريبا ، يقضى بأن البطالمة استخدموا أدوليس وأنها وبطلميوس

---

(١) يذكر مؤلف Red Sea Pilot فى صفحة ٢٦٠ أنها مدينة يونانية الأصل •

(٢) Trimingham J. S.: Islam in Ethiopia P. 42.

ثيرون اسمان لمكان واحد (١) • ويمكن أن نحكم على ذلك الافتراض أو الرأى بالخطأ على أساس أن أدوليس التى أشار اليها مؤلف البربلس Periplus تقع جنوب بطلميوس ثيرون على مسافة ٣٠٠٠ ستاديا • ونود أن نذكر أن وصول البطالمة اليونان الى أدوليس واستخدامها والاعتماد عليها فى الاتصال بالمنطقة التى تقع فى ظهيرها لايعنى بالضرورية أنها هى بطلميوس بذاتها أو أنها من انشائهم وثمرة جهودهم • وان دراستنا فى الصفحات القليلة السابقة ، قد أثبتت أن أدوليس قديمة فى قيامها ، وأنها ربما أنشئت فى عهد سابق لنشاط البطالمة وسيطرتهم على الملاحة فى البحر الأحمر • ولما كانت بطلميوس ثيرون بطلمية النشأة ، فان رأى دكسترو لا يمكن أن يكون سليما ، وأن ترديد كمرير له دليل على عدم التعمق والبعد عن الحقيقة • ومع ذلك فنحن لا يمكن أن ننفى أو ننكر أن البطالمة اليونان قد استخدموا أدوليس ، ومارسوا فيها النشاط من أجل الاتصال مع منطقة الظهير ، ولكن الذى ننكره وننفيه تماما هى أنها ليست من بين النقط والمراكز التى أسسوها على طول خط الساحل الغربى للبحر الأحمر من أجل الحصول على سلع ومنتجات سودانية وأفريقية (٢) • ولعل من الطريف حقا أن نقرر أن جوسلين Gosselin كان من بين أولئك الذين جانبهم التوفيق فى تحديد أو تحقيق موقع أدوليس ، كما أخطأ فى تحقيق موقع بطلميوس ثيرون • والدافع الى الخطأ فى كل من الحالتين ونقل موقع أدوليس الى الجنوب من موقعها الحقيقى واحد • وقد نقل جوسلين أدوليس الى الموقع الذى يقع الى الجنوب من موقعها الصحيح ، وتقوم عنده ميناء عصب الحالية • والغريب حقا أن ذلك الساحل الذى يقترحه جوسلين يتميز بانتشار الجزر المنخفضة وتناثر الحواجز ويكاد لا يكون هناك أى وجه شبه بينه وبين الموقع الذى تقع فيه أدوليس • وربما كان خطأ جوسلين مبنيا على أساس أن مؤلف البربلس حدد المسافة بين أدوليس وبين باب المندب بحوالى ٨٠٠ ستاديا • ولذلك نراه يختار الشرم الذى تقع عليه عصب بالذات لأنه لا يبعد عن باب المندب الا بمسافة ٥٠ ميلا •

---

(١) Schoff, W. Op. Cit p. 22

(٢) Valantia, B.: Op. Cit. p. 243

وليس أدل على خطأ جوسلين أيضاً من أن الرحلة على اليابس فيما بين أدوليس ومدينة أكسوم تستغرق ثمانية أيام • وأنه من الصعب أن نحدد موقع أدوليس فى موضع عصب لأنها تبعد كثيرا جدا عن مدينة أكسوم وتحتاج الرحلة اليهـا أكثر من ثمانية أيام • ووضع أدوليس وتحقيق موقعها فى منطقة خليج أنسلى على مقربة من مصوع الحالية يكون أكثر صوابا لسببين أساسيين هما : ــ

أولا : ــ أن الاتصال بين ذلك الموقع وبين أكسوم فى منطقة الظهير على الهضبة الحبشية يكون سهلا ميسورا ويستغرق وقتا يتناسب مع ما قدره الكتاب القدماء الذين وصفوا الطريق وحددوا عدد الأيام التى تستغرقها الرحلة •

ثانيا : ــ يكاد يتفق شكل خط الساحل وصفة الخليج وطبيعته مع ما ورد ذكره عن أدوليس فى كتابات القدماء •

والخليج كبير ملائم للملاحة يتجه الى الجنوب ، وتقع عند مدخله جزيرة الصخرة Oréine التى يبدو أن أدوليس قد قامت على مسافة ٢٠ ستاديا منها • وتقع قرية زولا Zola فى ذلك الموقع الذى قامت فيه أدوليس ، ولو أنها أصبحت صغيرة يسكنها عدد محدود من السكان بعدما ازدهرت مصوع وانتزعت منها خدمة الملاحة وقيمتها فى استقبال السفن وخروج التجارة • ويحدد ذلك الموقع التقاء خط طول ٣٩ درجة و٢٦ دقيقة شرقا مع خط عرض ١٥ درجة و ٢٠ دقيقة شمالا تماما •

أدوليس وخدمة التجارة والملاحة : ــ

ومهما يكن من أمر أدوليس ، نشـأتها وموقعها ، أصحابها ومؤسسوها فانها كانت فى موقع طيب وملائم من وجهة النظر البحرية لاستقبال السفن فى الخليج الكبير العميق المحمى ، كما هو ملائم أيضا من وجهة نظر النقل ووسائل الاتصال والربط بين خط الساحل ومنطقة الظهير • ولابد لنا من أن نذكر أن ثمة طرقا متفاوتة فى قيمتها ، كانت تربط بين أدوليس وبين المناطق الداخلية فيما وراءها ، فى كل من الحبشة والسودان ، وتمر بهـا بعض السلع والمنتجات الأفريقية الى السوق الدولية • أما الطريق الرئيسى المطروق فهو الذى كان يصعد من ظهيرها السهلى المباشر وراء خط الساحل على المرتفعات الأريترية الحبشية ، ثم

يهبط مع الانحدارات الملائمة للهضبة فى اتجاه عام نحو الشمال الغربى والغرب الى السهول السودانية فيما حول النيل • وتشير المراجع الى أن ذلك الطريق كان يمر بمدينة كلوى التى كانت لا تبعد عن أدوليس بأكثر من مسيرة ثلاثة أيام • ثم تستغرق الرحلة من كلوى خمسة أيام (١) أخرى للوصول الى بلدة أكسوم فى قلب الأجزاء الشمالية من الهضبة الحبشية • وكانت أكسوم فى ذلك الوقت نقطة الالتقاء الرئيسية والمركز الأساسى الذى تجتمع فيه كل الطرق الصاعدة والهابطة من والى السهول السودانية ، وغيرها من الأقاليم النيلية فيما وراء النيل •

ونذكر من هذه الطرق طريقين يتجهان اليها من مروى عاصمة وقلب دولة مروى وسينوم ــ سنار ــ (٢) Cynium • والظاهر أن كلا من سينوم ومروى بموقعيهما الجغرافى المعروف كانتا ملتقى لعدد من طرق ، تنتهى اليهما من جهات متباينة من بينها السودان فيما وراء النيل غربا • ويعنى ذلك بعبارة أدق أن أكسوم وسينوم ومروى قامت بدور خطير فى تجميع وتوجيه وتوزيع التجارة ، شأنها فى ذلك شأن كل مراكز التجارة التى تستمد كيانها من وظيفتها وخدماتها • ونحن مع ذلك لا نعرف تماما صفة تلك الطرق التى كانت تجتمع وتفترق ، ولكنها فيما يبدو كانت تعمل فى تعاون وانتظام • ولكن لاشك فى أن الطريق من أكسوم الى مروى كان أهمها جميعا لامتداده فى قلب أوطان دولتين حرصتا كل الحرص على تنمية التجارة وخدمتها ، بل لعل ذلك كان من بين مقوماتها الأساسية • وكان مرور الطريق من أكسوم يتم مع المنحدرات الملائمة الى سهول كسلا فى دلتا القاش ، ومنها يتحدد الطريق ويمتد الى توليس (٣) Tolles بعد أن يعبر أرض البطانة من الشرق الى الغرب • وقد حدد ايراتستين موقع توليس بالقرب من واد بنقا Bannaga التى تقع على مقربة من شندى ، وعلى مسافة صغيرة من موقع بلدة مروى القديمة • ولعل أهم وأخطر الفترات التى ازدهرت فيهـا تلك

---

(١) Theodore Bent, J; Op. Cit p. 143 – 4
(٢) Schoff. W.: Op. Cit. p. 22
(٣) Warmington, : Op. : Cit p. 65

المراكز التجارية والطرق التي تربط فيما بينها وبين مناطق الانتاج من ناحية وبينها وبين أدوليس من ناحية أخرى ، هي التي كانت خلال العصر الذي ازدهرت فيه دولة أكسوم · ذلك أن سلطان الدولة وسياستها المنبثقة من رغبة صادقة في رعاية التجارة وتوجيهها جعلت أدوليس ميناء الدولة الرسمي الذي يمر به كل ما يصدر للخارج من سلع ومنتجات من الحبشة أو من السودان · ولابد من أن نذكر أن حسن علاقات الجوار بين أكسوم ومروى من جهة أخرى ، كان يدعم التجارة ويؤكد التوجيه الى أدوليس وموانى البحر الأحمر · ونحن نؤكد أن دولة أكسوم كانت تصر على مرور التجارة ، وأن تمارس أدوليس وظيفتها الأساسية · وقد سمحت من فرط تعلقها بذلك الهدف للتجار الهنود وسفنهم بالدخول الى الميناء والرسو فيها واستخدامها والتعامل في السلع الصادرة منها (١) واستقر بعض الهنود وغيرهم من المشتغلين بالتبادل التجاري في شكل جاليات في الميناء وفيما وراء الميناء ·

وتشير المراجع الى أنهم كانوا يحملون معهم من أوطانهم أو من الأقطار الأسيوية التي يتعاملون معها السلع والمنتجات الهندية والآسيوية ، ثم يعودون وقد أثقلت سفنهم حمولة من سلع ومنتجات أفريقية سودانية وحبشية · وقد تم ذلك كله في ظل حرية تامة في التعامل تحت رعاية الدولة · ويمكن أن نصف تلك السياسة بأنها تحطيم خطير لنظام وسياسة الاحتكار · ويبدو أنها كانت سياسة ضرورية ومنطقية في ذلك الوقت لأنها تتلاءم مع الرغبة الملحة في تنشيط التجارة وزيادة حجمها وتوسيع مجالها ·

وهكذا قام النظام الجديد وقوامه حرية التجارة وهدفه نشاط التبادل التجاري والتعامل ، والتقت في أدوليس سفن كثيرة وتجار وملاحون من جنسيات متباينة مختلفة · وترتب على تطبيق تلك السياسة أو ذلك النظام والأخذ به نشاط في الملاحة في البحر الأحمر من والى أدوليس ، كما ازدهرت حركة النقل من والى الميناء من منطقة الظهير · وباتت القوافل العاملة على الطرق تعمل في مثابرة وفي انتظام لنقل السلع والمنتجات الى أدوليس ليتم التبادل عليها · ويعني ذلك من

---

(١) Kammarer, A. : Essai Sur L' Histoire Antique ... P. 97

ناحية أخرى أن أدوليس كانت النافذة الأساسية لمساحة كبيرة من أفريقية في ركنها الشرقي والشمالي الشرقي ، وأن ذلك الظهير كان يتسع ويكبر · ويمكن أن ندرك تلك الحقيقة الأخيرة على ضوء أمرين :

الأول – ويفهم على ضوء العلاقات التجارية التي قامت بين مصر العليا الرومانية وبين أدوليس · وتشير المراجع الى أن ثمة طريقا كان يهبط المنحدرات الحبشية الشمالية الى كسلا ، ومنها الى النيل ثم يحاذيه شمالا الى صعيد مصر (١) · وقد أقام الرومان على حدودها الجنوبية مركزا جمركيا عند الفنتين أو أمبوس Ambus لتحصيل العوائد الجمركية على التجارة المارة الى مصر · ولابد أن نفترض ضخامة التجارة والحركة على ذلك الطريق ، وأهمية السلع التي تصل عن ذلك الطريق ، حتى يبرر ذلك للرومان اقامة مركز جمركي · ولعل من الغريب حقا أن تصل التجارة والسلع الى مصر الرومانية على ذلك النحو ، في الوقت الذي مارس الرومان فيه الملاحة في البحر الأحمر وأوغلوا كثيرا في مياه المحيط الهندي ، وازدهرت علاقاتهم التجارية بالاقاليم الآسيوية وحصلوا على منتجاتها · ونحن ان كنا قد أثرنا هذه النقطة الجديرة بالبحث الا أننا لن نتعمق في الكشف عنها أو عن تفسير لها · ونكتفي بذلك دليلا على أن أدوليس لم تكن من الموانى التي خضعت للنفوذ الروماني من ناحية ، وأن المجال الذي قامت على خدمته وتصريف سلعه ومنتجاته كان كبيرا ، ويرتكز على نقط التجارة التي ثبتت أقدامها في مواقع ملائمة في منطقة الظهير الواسع الفسيح من ناحية أخرى ·

الثاني – ويفهم على ضوء ما وصل الى عملنا عن طبيعة التجارة والسلع الصادرة منها الى الخارج · وكانت الصادرات (٢) في جملتها من المنتجات النباتية الطبيعية والحيوانية كسن الفيل وريش النعام وقرون الخرتيت وأصداف السلاحف وغيرها · ويبدو أن معظم هذه السلع من أنواع تحتم علينا قبول الافتراض الذي يؤكد أنها تصل الى أدوليس وغيرها من الموانى من مناطق بعيدة فيما وراء خط الساحل · وليس ثمة دليل مادي على وفرة الفيلة أو الخرتيت أو النعام في

---

(١) Kammerer, A : Op . Cit. P. 97

(٢) Schoff, W. ; Op. Cit. P. 284

الظهير المباشر خلف الميناء على السهل الساحلى أو على المرتفعات الحبشية المشرفة على حوض البحر الأحمر .

ولاشك فى أن أقرب المواقع التى يحتمل غناها بالثروة الحيوانية والنباتية ـ مصدر تلك السلع ـ هى السهول السودانية المعروفة باسم البطانة الآن وماوراءها غربا فيما حول النيل الأزرق والأبيض . ومع ذلك كله فانه ليس من السهل علينا أن نقطع برأى محدد واضح فى تحديد المساحات أو الأجزاء التى انصرفت منتجاتها وسلعها بطريق البحر الأحمر وموانيه . هناك من يفترض وصول تلك السلع من أنحاء بعيدة فيما وراء النيل غربا كدارفور ، ويفترض البعض الآخر علاقات تجارية مزدهرة مع السودان فيما حول النيل وروافده عطبرة والنيل الأزرق ، بالاضافة الى العلاقات التجارية وتجارة المرور الى مصر العليا والساحل الليبى . ويعنى ذلك من ناحية أخرى اتساع منطقة الظهير وانكماشها بالنسبة لموانى خط الساحل . وكانت تلك الذبذبة فى مساحة الظهير تخضع لظروف معينة منبثقة من الواقع الاقتصادى ونشاط العناصر العاملة فى التجارة من جانب ، ومن الواقع السياسى واستقرار الأمن فى كل من مروى وأكسوم من جانب آخر . ونحن بطبيعة الحال لا نملك كل الوسائل التى تمكننا من تقدير تلك العوامل والتعرف عليها ، بل انه ليس من السهل علينا أيضا أن نحدد كل الطرق وقيمتها تحديدا دقيقا . ونحن نعتقد أن استخدام الجمل قد أسهم فى توسيع منطقة الظهير ، وحمل السلع والمنتجات من مناطق بعيدة تماما ، بحيث ينتقل بها على مراحل من مركز تجارى الى آخر . وكان كل مركز من مراكز التجميع Trade Centres بمثابة نقطة ارتكاز والتقاء تنتهى عندها الطرق من جهات متفرقة ، ومن ثم توجه الى المركز التالى حتى تصل الى موانى خط الساحل وعلى رأسها أدوليس . وأصبحت تلك المراكز نقط العمران والتجمع لكل أولئك الذين اشتغلوا بالتجارة من سكان محليين أو أجانب . وارتبطت حياة تلك النقط والمدن بانتظام مرور التجارة واستمرارها .

على أنه اذا ما انتقلنا الى دراسة الواردات والسلع والمنتجات التى تصل من الخارج وتمر بأدوليس الى كل من أكسوم ومروى وغيرها من مناطق الظهير ، فان أول ما يجذب انتباهنا ويجدر ذكره ، هو أنها سلع مصنوعة فى الغالب وهذا دليل على التقدم المطرد فى المستوى الحضارى وارتفاع مستوى المعيشة .

وتأتى فى مقدمة تلك السلع والمنتجات الأقمشة والمنسوجات وأدوات الزينة والزجاج وأطباق الذهب والفضة والنحاس والأسلحة كالفئوس والسيوف والحراب والسهام . ونود أن نسجل بهذه المناسبة ملاحظة هامة ، وهى أن من بين تلك السلع ضروريات تقتضيها حاجة العامة والخاصة ، وكماليات فاخرة تتفق مع مظاهر التطور والتقدم الحضارى فى دولتى مروى وأكسوم . أما استيراد الأسلحة فيبدو أنه كان ضرورة تحتمها مقومات الحكم والحفاظ على الكيان السياسى وانتشار الأمن من أجل سلامة التجارة وقوافل التجارة . أما المواد الغذائية المستوردة فكانت محدودة القيمة والكمية ، ولا تتمثل الا فى زيت الزيتون . ونحن نستوحى من ذلك أمرين هامين يتعلق الأول بمصدر ذلك الزيت والثانى بطريقة استهلاكه . أما فيما يتعلق بالأمر الأول فنؤكد أن ثمة علاقات اقتصادية وتجارية كانت تنتظم بين أدوليس وبين بلدان البحر المتوسط التى اشتهرت بصناعة زيت الزيتون واستخراجه ، وربما كان يرد اليها من فلسطين أو من سائر بلاد الشام عن طريق مصر . أما الأمر الثانى فيكون تفسيره وبيانه على ضوء علمنا بحقيقة هامة تتعلق بغنى الأقاليم فى ظهير أدوليس ـ خصوصا فى الأقاليم السودانية ـ بالثروة الحيوانية ووفرة الدهن الحيوانى . من أجل ذلك نحن نقرر أنه ليس من المعقول أن يكون استيراد زيت الزيتون من أجل أغراض غذائية فقط . والتفسير المقبول أن يكون اقبالهم عليه لأغراض دينية بحتة تحتمها العقائد بعدما تسربت المسيحية ، وانتشرت فى تلك الأنحاء .

ويمكن أن نصل على ضوء الدراسة السابقة الى نتيجتين أساسيتين تتصل كل واحدة منهما باتجاه التجارة السودانية نحو البحر الأحمر وقيمة الموانى بالنسبة لها . وتبرز **النتيجة الأولى** قيمة القوة المركزية التى قامت فى حوض النيل وعملت على رعاية التوجيه البحرى وفرض الحماية على التجارة وضمان وصولها الى موانى خط الساحل . أما **النتيجة الثانية** فتبين السياسة الجديدة التى أطلقت الحرية لكل العناصر حتى تمارس التجارة وخدمة التجارة ، الأمر الذى أدى الى مشاركة كل من الهنود والعرب وغيرهم فى تنشيط التجارة وازدياد حجمها وقيمتها . وثمة نتيجة ثالثة غير مباشرة ولكنها ذات خطر عظيم لاتتمثل فى ازدهار العلاقات الاقتصادية والتجارية بين العالم الآسيوى فحسب ، بل فى الآثار الثقافية أيضا . وتكفينا الاشارة الى أن العلاقات مع الهند أثمرت وأدت الى دخول القطن الى حوض النيل الأوسط فى وقت مبكر جدا .

الفصل الثالث

باضع العربية فى خدمة التجارة السودانية

النشاط العربى فى ميدان الملاحة والتجارة فى البحر الأحمر قبل الاسلام ـ اتصالاتهم بالساحل السودانى فى فجر الاسلام ـ قيام ميناء باضع ـ تحقيق موقعها والحديث عن سكانها ـ انهيارها ونهاية العهد بها ـ دورها فى خدمة التجارة والدويلات المسيحية السودانية من القرن الثامن الى القرن الحادى عشر الميلادى .

باضع العربية فى خدمة التجارة السودانية

لم يخل فصل من الفصلين السابقين من اشارة الى ظهور العرب وسكان الجزيرة العربية ودورهم الايجابى فى خدمة التجارة والاشتغال بهـا • وهم فى الحقيقة كانوا ضمن الوسطاء الذين سعوا من أجل الحصول على سلع ومنتجات افريقية سودانية • وكان ذلك الدور يتمم النشاط الكبير الذى مارسوه فى أحضان البحر العربى والمحيط الهندى للاتصال باقطار وجزر العالم الآسيوى • وظلوا منفردين بتلك المقدرة على الوصول الى الهند وغيرها فى فترة غير قصيرة ، وعاملين فى خدمة التجارة مع الشرق • ودورهم فى مياه البحر الأحمر لا يقل خطورة عن دورهم فى البحر العربى والمحيط الهندى • ويبدو أنهم شاركوا غيرهم من اليونان البطالمة والرومان فى ركوب البحر والاشتغال بالوساطة التجارية • ومع ذلك فهم لم يقوموا بدور الوساطة والاتصال بموانى ساحل البحر الأحمر ومن ضمنها موانى الساحل السودانى فقط ، بل نراهم يضعون أقدامهم ويتوغلون الى الداخل ويتسربون ويستقرون ويلعبون دورا خطيرا آخر فى ارساء قواعد حضارة وثقافة تنبثق من صميم الحضارة فى جنوب شبه الجزيرة العربية • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن نشاط العرب واشتغالهم بالوساطة التجارية واحتكاكهم بالجانب الأفريقى المواجه لأوطانهم كان أقدم من ظهور الاسلام والمسيحية ، وسابق لقيام الدولة الاسلامية الكبرى بقرون كثيرة • واذا كنا نؤمن بدورهم فى التجارة والوساطة التجارية فان خروجهم من أوطانهم فى شكل موجات وهجرات الى الأجزاء والمناطق فيما حول شبه الجزيرة العربية طبيعى ، وكان يحدث دائما • ويمكن للباحث فى التاريخ الطويل لأى قطر من تلك الأقطار أن يتتبع خروج تلك الموجات البشرية ووصولها واستقرارها ونشاطها • ويعلل بعض العلماء خروج تلك الموجات والهجرات وانتقالها الى أوطان بعيدة بعوامل يكون تفسيرها وجيها من وجهة النظر المناخية والاقتصادية البحتة • ويتصورون أن ظروف الفقر المائى والنباتى فى شبه الجزيرة العربية تدفع الجماعات والقبائل الى ممارسة الهجرة طلبا لبيئة أفضل أكثر سخاء وغنى • ومع ذلك فاننا نتصور أن أولئك الذين

هاجروا واستقروا فى ظهير خط الساحل الغربى للبحر الأحمر والحبشة والسودان كانت أعدادهم محدودة ، وأنهم ذابوا فى الوطن الجديد ولكنهم خدموا التجارة والنشاط التجارى ، كما أسهموا فى تطوير الحضارة . وفى جذور الحضارة فى مملكة أكسوم ما يوحى بذلك الاتصال والاستقرار الذى قام به العرب . وقد أشرنا من قبل الى أن اعتناق أكسوم لمبدأ حرية التجارة أعطى الفرصة لعناصر متباينة بالاسهام فى ممارسة التجارة . وليس غريبا بطبيعة الحال أن تنتقل بعض العناصر العربية المغامرة الى الجانب الأفريقى فى حوض النيل ، كما انتقلت واستقرت بطريقة مماثلة الى شرق أفريقية ، وبعض أجزاء من جنوب شرق آسيا الموسمية .

وليس ثمة شك فى أن البعث الذى ترتب على ظهور الاسلام وقيام الدولة العربية الاسلامية الكبرى منح العرب الفرص الملائمة تماما للسيطرة على تجارة البحر الأحمر . ويعنى ذلك أن التطور الذى طرأ على المركز السياسى للعرب أثر بدوره على مركزهم فى خدمة التجارة . وهذا أمر طبيعى لأن قيام الدولة الاسلامية أدى الى تدهور السيطرة الرومانية واليونانية حتى كادوا لا يمارسون الملاحة فى البحر الأحمر . وذلك رأى وجيه فى تبرير ازدياد النشاط العربى فى البحر الأحمر من جانب ، واحتلال بعض النقط والمواقع الهامة على شروم الساحل الغربى لممارسة التجارة مع السودان وسائر الأقاليم الأفريقية بطريقة أجدى من جانب آخر . ومع ذلك فان ثمة رأيا آخر يرى صاحبه أن ظهور القراصنة فى مياه البحر الاحمر وتهديدهم المباشر لمصالح التجار العرب ، دفعهم الى احتلال تلك المواقع كنقط استراتيجية لحماية مصالحهم وتأمين مراكزهم وتجارتهم ونشاطهم الملاحى فى خدمة التجارة . ونحن على ضوء أى من هذين الرأيين يمكن أن نتصور ذلك النشاط العربى فى صورة واضحة ، وانه كان نشاطا حرا لا يخضع لتنظيم الدولة الاسلامية أو اشرافها وان كانت تباركه ، لانه يعنى توسيع نفوذ العرب والمسلمين ، وتيسير مهمة الدولة فى مد نفوذها وبسط سلطانها . ويتمثل ذلك النشاط فى انتقال عناصر وجماعات عربية من الجزيرة العربية واستقرارها فى نقط منتخبة منتقاة مبعثرة ، نذكر منها باضع وأوناس ودهلك وزيلع وبربرة وسواكن . وقد أثمر استقرار العرب فى باضع القريبة من الساحل السودانى والاقاليم السودانية فى ظهير خط الساحل ، وزيادة النشاط فى تصريف المنتجات وجزيرة سواكن ثمرتين . وكانت الثمرة الأولى هى الاتصال الايجابى مع السودان

والأقاليم السودانية فى ظهير خط الساحل ، وزيادة فى تصريف المنتجات وحجم التجارة التى تتجه الى العالم الخارجى . أما الثمرة الثانية فتتمثل فى فتح المجال أمام تسرب بعض القبائل العربية واستقرارها حتى تمكنت أخيرا من تعريب السودان . واذا كانت هاتان الثمرتان قد تحققتا فى المدى البعيد ، فان بعض الكتاب يشير الى أن ظهور باضع وقيامها بخدمة النشاط التجارى كان سببا مباشرا ومعقولا لانزواء واختفاء بعض الموانى القديمة على الشروم القريبة ، والتى يرجع العهد بها الى نشاط العصر البطلمى (١) . وطبيعى أن ينتهى العهد بتلك الموانى بعد أن وجدت التجارة الخارجية للسودان طريقا أفضل ومراسى أكثر أمنا . بل ان هناك من يتصور أن سيطرة العرب على موانى خط الساحل ووقوعها فى قبضة التجار العرب المسلمين جعل موارد الحبشة وتجارتها الخارجية تقع فى أيديهم ، واختفت تبعا لذلك بعض المدن والمواقع الهامة التى كانت تستمد كيانها من مركزها فى خدمة التجارة كبلدة أكسوم ذاتها (٢) .

وباضع — فى نظرنا — أول الموانى التى أسهم العرب فى تأسيسها على خط الساحل السودانى منذ فجر الاسلام . ومع ذلك فان من أهم الملاحظات الجديرة بالذكر أن قيام باضع ونشأتها والدور التى أسهمت به فى خدمة الملاحة والتجارة الخارجية للسودان ، لم يخضع لاشراف أو نفوذ الدولة الاسلامية الكبرى فى أى مرحلة من مراحلها . حقيقة أن بعض الجزر المتناثرة المختلفة على طول امتداد خط الساحل الغربى للبحر الأحمر الغربى كباضع ودهلك ، قد استخدمت كمنفى لبعض العناصر غير المرغوب فيها فى عهد أمير المؤمنين عمر ابن الخطاب ، لكن ذلك لا يعنى مطلقا ولا ينهض دليلا على أن الساحل السودانى أو الجزر القريبة منه قد خضعت أو أدخلت فى نفوذ وسيطرة الدولة الاسلامية . وليس ثمة دليل على سياسة عربية اسلامية رسمية كانت تحدد معالم ذلك الاتصال بين تلك النقط والموانى والجزر وبين الدولة الاسلامية . وتؤكد المراجع المعاصرة أن الساحل الغربى للبحر الأحمر جنوب عيذاب على الأقل لم يدخل فى أى صورة من الصور فى نطاق الحكومة الاسلامية أو يخضع لاشراف من جانبها .

---

(١) Hebbert, : El Rih. A Red Sea Island. S. N. R. 1935 p. 308

(٢) الشاطر بصيلى : معالم تاريخ سودان وادى النيل صفحة ١٠ ، ١١

الا فى وقت متأخر للغاية فى العصر المملوكى فى حوالى القرن الرابع عشر الميلادى .
ولا يعنى ذلك من ناحية أخرى أن الدولة العربية الاسلامية كانت تقتنع بالسيطرة على البحر المتوسط ، وأنها أهملت البحر الأحمر وأسقطته من حسابها . ولكن فيما يبدو أنهـا اكتفت بنشاط العناصر العربية غـير الرسمى ، الذى يتمثل فى السيطرة على تجارة البحر الأحمر ، واتجهت من صميمها الى المحافظة على مركزها فى البحر المتوسط ورعاية كل الطرق البرية بين آسيا وأوربا . من أجل ذلك نشير الى أن نشاط العناصر العربية وانتقالها واستقرارها على الساحل الغربى للبحر الأحمر وممارستها خدمة التجارة والملاحة ، انما يمثل استمرارا للنشاط العربى القديم الذى قام فيه العرب بدور الوسيط التجارى فى البحر الأحمر وغيره من البحار والمحيطات المجاورة . ويمكن القول ان انتقالهم واستقرارهم عـلى الساحل السودانى لا يعنى غزوا أو فتحا ، بل كانوا يتسربون بطريقة سلمية بحتة . ونشاط العرب واستقرارهم وتسربهم وان كان يمثل جهودا فردية ، الا أنه تمخض عن نشاط اقتصادى خطير ، وزيادة فى مرور التجارة . وأصبحت باضع بمثابة رأس الجسر الذى مكن بعض القبائل العربية من المهاجرة والانتقال وتثبيت أقدامهم على أطراف الوطن الجديد فى السودان .

والحديث عن عروبة باضع حديث طريف ، لأنه يبرز قيمة ذلك المنفذ كطريق دخلت منه بعض العناصر العربية التى عمرت السودان . ونشـير الى أن ذلك المنفذ اشترك مع المنفذ الشـمالى ـ طريق مصر ـ فى وصـول العرب الى أبواب السودان ، فدقوها فى هوادة ولين وتسربوا منها وانتشروا حتى احتلوا مضاربهم فى أوطانهم الحالية . ونحن نقول انهم دقوا أبواب السـودان ودخلوه فى لين وهوادة لأنهم لم يحتلوه قسرا ولم يشنوا حربا حقيقية على سكانه . ويبدو أن العناصر والجاليات والقبائل التى انتقلت الى باضع وعاشت فيها وتسربت منها قد اختلطت بالعناصر الوطنية الأفريقية من سكان منطقة الظهير المجاور مباشرة ، والتى تدل لغتهم ولهجاتهم على أنهم متأثرون باللهجات الحبشية السـامية . ويؤكد جغرافيو العرب من ناحية أخرى أن عرب باضع وأصحابها كانوا متأثرين من حيث الصفات العامة بسكان الظهير من البجـاة ، وأنه كانت لهم فى آذانهم ثقوب تتدلى منها الحلقان ، وكانهم يتشبهون بالهندوة والبنى عامر . ويقوم ذلك دليلا واضحا على أن العرب فى باضع كانوا على علاقات قوامها الود والصداقة وربما التزاوج والاختلاط مع سكان منطقة الظهير . ويفسر ذلك من جانب آخر

ماتعنيه بكلمة تسرب العرب والدم العربى والثقافة العربية ، والتمهيد لاستقبال قبائل وجماعات عربية أكبر وأكثر عددا .

واذا كان الحديث عن عروبة باضع سهلا وممكنا ، فانه ليس من السهل علينا أن نصل الى تحقيق دقيق موفق للتاريخ الذى قامت فيه واستخدامها كميناء ، ولا الى تاريخ استقرار العناصر العربية لتمارس نشاطها فى خدمة التجارة والملاحة ، ومع ذلك فانه يمكن القول بأنها قامت على أصح تقدير فى فجر الاسلام فى أواخر القرن السابع الميلادى . كما يمكن للباحث أن يتتبع تاريخهـا وقصتها خلال القرون الخمسة الأولى من قيام الدولة الاسلامية الكبرى . وقد ورد ذكر باضع العربية عندما أشار اليها المقريزى الذى أورد ذكر ما كان من أمر فرار عبد الله ابن مروان آخر حكام بنى أمية عن طريقها سنة ٧٤٩ ميلادية ، وذكرها اليعقوبى فى القرن التاسع الميلادى ، ثم أشار اليها الحمدانى فى القرن العاشر الميلادى . وتؤكد كتابات هؤلاء جميعا وغيرهم عروبة باضع ونشاط سكانها ومجهوداتهم المتواصلة فى خدمة تجارة بحر القلزم ـ الأحمر ـ والساحل السودانى والظهير الفسيح فى الأقاليم السودانية . ويزكى ذلك من ناحية أخرى كل البقايا والآثار التى تم العثور عليها فى أوائل القرن الحالى . بل انها تؤكد أنها من خلق العرب ومن صنع أيديهم ، ومركز نشاطهم . ومع ذلك كله فليس ثمة اشارة ولو من بعيد الى تاريخها أو تاريخ قيامها على وجه التحديد .

وعندما ينتقل بنا الحديث الى البحث عن الموقع الذى قامت فيه باضع العربية فان ذلك لن يكون سهلا ، لأن كتاب العصر الاسلامى من المؤرخين والجغرافيين وأصحاب الخرائط الجغرافية المشهورة ، لم يتركوا لنا اشارة أو قولا لييسر ذلك الأمر أو يفسروه . ويمكن القول ان موضعها ظل مجهولا مبهما خلال قرون طويلة ، ومنذ أن دخلت منذ وقت بعيد فى دور التدهور والنهاية والفناء . ولم تكن ثمة محاولات للكشف عنها أو تحقيق موقعها والتعرف عليه ، كما لم تنل كغيرها من موانى خط الساحل السودانى قسطا من الاهتمام . وكانت أول تلك المحاولات فى وقت متأخر للغاية ، فى أوائل القرن العشرين على يد الأستاذ كروفت الذى كشف النقاب عن موقع بطلميوس ثيرون . ويمكن تفسـير ذلك على ضوء علمنا بان ليس ثمة تسجيلات هامة فى كتابات الرحالة والكتاب تثير البحث أو تكفل للباحثين هداية ورشدا . وجاء التفكير فى تحديد موقعهـا والكشف عنه

والتعرف عليه بعد أن زار الساحل السودانى فى جزئه المعروف باسم خور نوارات كثير من الرحالة والمستكشفين خلال القرنين التاسع عشر والعشرين ، وكانت من أهم النتائج التى ترتبت على تلك الزيارات العثور على بقايا وآثار بلدة مخربة مهجورة قائمة على جزيرة صغيرة للغاية تعرف باسم جزيرة الريح . وقد وصف الأستاذ هجلين الذى عثر ضمن خرائبها على أثرين كتبا باللغة العربية ، يرجع تاريخ أقدمها الى ٩٩٧ ميلادية ويرجع الآخر الى ١٠١٥ م . ومع ذلك فان هذا الكشف والوصف لم يجذب الانتباه نحو بقايا باضع العربية ، بل اعتبرها مؤلف دليل البحر الأحمر (١) بقايا ميناء آخر سابق ، هو بطلميوس ثيرون البطلمية . وما زال دليل البحر الأحمر يضم ذلك الخطأ ويصر عليه رغم مجافاته للحقيقة . وهكذا ظلت باضع لا تثير انتباها ، وكان موقعها وأمرها مجهولا حتى أزمع كروفت الكشف عنه وعن غيره من المواقع التى قامت فيها موانى أو مرافىء أو مراكز على خط الساحل السودانى جنوب سواكن . وليس غريبا أن يحدث ذلك فتلك صفة موانى الساحل السودانى تقوم وتحيا وتزدهر فى ظل قوة تساندها ، حتى اذا ماتراخت وضاع السند ، تدهورت وضاعت قيمتها حتى يخبو ذكرها وتصبح نسيا منسيا .

وقد تمكن كروفت فى رحلته الثانية التى قام بها واستخدم فيها طريق البحر من سواكن الى خور نوارات ورأس قصار على الحدود السودانية الأريترية ، وكشف خلالها النقاب عن موقع بطلميوس ثيرون من الوصول الى نتائج أصيلة خطيرة عن الموقع الذى قامت فيه باضع . وكان وصول سفينته الى خور نوارات ومروره بجزيرة فارجن Fargin وكوم الأحجار المعروف باسم مشتيرى فاتحة الخير فى التعرف على موقع باضع . وينبثق ذلك من اطلاعه على كتاب ياقوت الحموى ــ معجم البلدان ــ الذى أورد عند ذكر باضع بيتا من الشعر للشاعر ابن قلاقس الاسكندرانى ، وردت فيه كلمتى مشتيرى وخرائب باضع . وقد استدل كروفت من ذلك على أن تلك الخرائب التى توجد على جزيرة الريح قرب مشتيرى هى بقايا باضع العربية ، لأن الأسماء الأخرى التى أوردها

(١) British Admiralty : Red Sea & Gulf of Aden Pilot 1944, P. 288

الشاعر ما زالت باقية قائمة ومتداولة حتى الآن . ويعنى ذلك بل قد يؤكد أن باضع قامت على جزيرة الريح ، وأن تلك الخرائب والآثار والبقايا التى عثر عليها الرحالة لا علاقة لها مطلقا ببقايا بطلميوس ثيرون البطلمية . وتقع جزيرة الريح على خط عرض ١٨ درجة و ٩ دقائق وخط طول ٣٨ درجة و ٢٨ دقيقة قريبة للغاية من خط الساحل ، ويكاد يربطها به لسان من الأرض غير المستوية ليبدو صخريا فى بعض المواقع . ويدل اختيار ذلك الموقع على سلامة التقدير بالنسبة لطبيعة النمو المرجانى بحذاء الساحل من جانب ، وغنى المنطقة الخلفية الممثلة فى دلتا بركة من جانب آخر . وعلى الرغم من وضوح تلك النتائج من جانب ، ووجود الآثار ذات الكتابة العربية من جانب آخر ، فان صالح ضرار وهو من البجاة المهتمين بدراسة تاريخ السودان يعتقد أنه من الأصوب وضع باضع فى الموقع الذى تقوم فيه مصوع الحالية . وقد حاولت أن أصل الى قرار فى ذلك الأمر وأن أتحرى الحقيقة ، فاتصلت ببعض البجاة من البنى عامر ، فذكروا أن باضع هى مصوع الحالية . ومع ذلك فانى أعتقد أنهم من فرط تعلقهم بذكرى باضع وشهرتها وقيمتها وخدماتها أطلقوا اسمها على مصوع . وربما كان مقصدهم من ناحية أخرى أن باضع ــ الميناء ــ اسم يطلق على كل ميناء فى حدود أوطانهم . وليس من السهل علينا على كل حال قبول رأى صالح ضرار ، لأن باضع خربت وانهارت ، وليس فى تاريخ مصوع مايوحى بأنها كانت ، ثم انهارت واختفت ، ثم عادت لتحيا من جديد .

ويغلب على الظن أنها خربت وانهارت وهجرتها التجارة والملاحة خلال القرن الحادى عشر الميلادى ، عندما تحولت عنها التجارة وانصرف عنها النشاط العربى وانتقل الى مواقع أو موقع آخر . ويبدو أن تحديد التاريخ أو الوقت الذى خربت فيه باضع تقديرى بحت ، ولا يستند الى وثيقة أصيلة أو الى اشارة وردت فى سياق الحديث عنها . ونعتمد فى تقدير ذلك التاريخ على ضوء علمنا بأن الشاعر ــ ابن قلاقس الاسكندرانى ــ قد غرقت سفينته قرب جزيرة دهلك سنة ١١٦٨ م ، وأنه مات فى عيذاب سنة ١١٧٢ م . ولما كان الشاعر قد صور باضع فى شعره فى صورة خرائب لاحياة فيها ، فان ذلك يعنى أنها خربت فى تاريخ سابق لتاريخ مروره بها وهى سنة ١١٦٨ م . واذا علمنا أن أحدث أثر كتابى عثر عليه ضمن خرائبها يرجع الى سنة ١٠٧٣ ميلادية ، فان ذلك يعنى من ناحية أخرى أنها خربت فى تاريخ لاحق لتاريخ ذلك الأثر المكتوب . ومن أجل ذلك يظن أنها خربت وانتهى العهد بها كميناء فى فترة تمتد فيما بين

سنة ١٠٥٠ ميلادية وسنة ١١٥٠ ميلادية ٠ وانهيارها خلال قرن من الزمان معقول ، لأنه ليس من المعقول أن تنهار باضع وتتحول الى خرائب فى يوم وليلة، ولا بد أنها تدهورت كثيرا قبل أن تصل الى حد الانهيار والزوال ٠

ولكن لماذا كان التدهور ثم كان الانهيار والزوال ؟ هل تخلى التجار العرب عنها لأنهم تحولوا عن التجارة وخدمة التجارة ؟ أو أنهم تحولوا عنها لأنها لم تعد صالحة — فى نظرهم — لتحقيق أغراضهم الاقتصادية ، أولأنها لم تعدصالحة لاستقبال السفن وخدمة الملاحة والتجارة ؟ ليس من السهل علينا بطبيعة الحال أن نصل الى تحديد عامل أو عوامل محددة تفسر ذلك التحول الخطيرالذى أسدل ستار النهاية على فصل آخر فى حياة الموانى على خط الساحل السودانى ، وأنهى دورها الخطير الذى نهضت به خلال خمسة قرون متوالية فى خدمة التجـــارة الخارجية للأقاليم السودانية والنيلية ٠ ومع ذلك فان سكان الظهير من البنى عامر وغيرهم يحاولون تبرير ذلك فى قصتين يرويهما الرواة ٠ وتحكى كل قصة من هاتين القصتين — حسبما يتصورها الراوى — العامل الأساسى لتلك النهاية التى أسدلت على باضع ستار النسيان ٠ وتدور القصة الأول حول نقص — لابد أنه خطير — فى الموارد الغذائية ، الأمر الذى ترتب عليه حدوث المجاعات وتواليها حتى اهتز كيان الميناء ، ولاحق سكانها القحط حتى فروا منهـــا هاربين ٠ أما القصة الثانية فتصور هجوما شنته شعبة من جماعة أو قبيـلة البنى عامر على الميناء(١)، ونجحت فى تخريبها وانزال الأضرار الجسيمة بها، حتى هجرتها العناصر العربية ومن عاش فى كنفهم من تجار وعاملين فى خدمة التجارة ٠ ونود قبل أن نناقش كل قصة من هاتين القصتين للوصول الى رأى سليم فيما يتعلق بتخريب باضع أن نشير الى أن الأستـاذ هبرت رفض قبول كل من هاتين القصـتين ٠ وجاء الرفض بعد أن زار خرائب باضع على جزيرة الريح وفحص بقـــاياها وخرائبهـــا ، وشاهـد عددا كبـيرا من مخازن المياه فيها ٠ وسجل لنا بعدئذ تعليلا آخر يفسر به تخريب الميناء وتحول التجارة عنها وزوال معالمها ٠ وقدبنى هبرت تعليله أو نظريته على ضوء النتائج التى حصل عليها بعد أن فحص مخازن المياه التى وجدها مطمورة بالطين ، وقد اختلط به كثير من البعوض المعروف بأنه حامل لمرض الملاريا ٠ وتصور هبرت بناء على ذلك مرضا وبائيـــا حمله ذلك

(١) Crawfoot, J. W. : Some Red Sea Ports PP. 543 —6

البعوض هدد سكان باضع ، وتسبب فى موت الكثيرين وفرار من أبقت عليه حيويته الى مناطق أخرى ، فتدهورت الميناء وتحولت عنها السفن والتجارة آخر الأمر ٠ والغريب أن يتشاءم هبـرت الى ذلك الحد ولا يعترف أو يقتنع بفكرة اختفاء الموانى المفاجىء على الساحل السودانى ٠ ولعله فاعل ذلك لو أنه اهتم بدراسة الجغرافية التاريخية للموانى على طول خط الساحل ، حتى يدرك أن ظهورها وازدهارها فى خدمة التجارة والملاحة يكون لفترة محدودة عادة ، تحددها الظروف المحيطة بالعناصر أو القوة التى تفرض سلطانها على الساحل وتسيطر عليه أو تعضده ٠ وقد أشرنا من قبـــل الى أن تخلى تلك القـــوة عن مركـزها وتدهورها أو تخفيف قبضتها على التجارة لسبب من الأسباب انما يعنى بالتالى اضمحلال الميناء وانهيارها وضياع قيمتها تماما وربما الى الأبد ٠ ويعنى ذلك أننا فى حاجة الى الوصــول الى قرار فيما أصـاب القوة التى كانت تساند باضع وتعضدها ٠ هل حقيقة أن مرضا وبائيا يمكن بأن يبرر موت الكثيرين وفـرار الآخرين ؟ واذا كان ذلك مبررا معقولا فلماذا لم تتعرض باضع لغزو بعوض الملاريا الا بعدما خدمت التجارة خمسة قرون طويلة ؟ الواقع اننا لايمكن أن نتصور ذلك الذى يفترضه هبرت، لأنه ليس من المعقول أن تتعرض منطقة الظهير لتراكم المياه وظهور البرك حتى تنمو فيها يرقات البعوض فى يوم وليلة ٠ ونحن عندما نحاول البحث عن تعليل معقول لاختفاء باضع وتحول التجارة عنها ، وفرار أهلها الى كل من سواكن وعيذاب ، لايجب علينا استبعاد دلالة كل من القصتين المشار اليهما من ناحية ، كما لابد لنا من أن نفترض سببا يجعل من عيذاب أكثر أمنا وملاءمة واستجابة لخدمة التجارة من ناحية أخرى ٠ ونعتقد أنه ليس من الممكن أن يحدث ذلك الافتراض ، الا اذا افترضنا اضطرابا وفوضى وعدم استقرار فى ظهير باضع أو فى باضع ذاتها ، يترتب عليه عدم وصول القوافل أو عدم انتظامها على أقل تقدير من الأقاليم السودانية فيما حول النيل ٠ وقد يتعلق بأهداب ذلك الافتراض لأنه ليس ثمة خطر يتعرض له ميناء على خط الساحل أكثر أو أشد من أن ينقطع وصول القوافل اليها أو أن يضطرب انتظامها ٠ ذلك أن موانى الساحل السودانى كانت دائما فى خدمة ظهير بعيد كل البعد ، وأن الطرق التى تنساب فى منطقة الصحراء وشبه الصحراء ، وتعبر التلال اليها من الداخل تمثل شرايين الحياة ، وأنه لا يمكن للموانى أن تحيـــا دون أن ينتظم المرور ووصول التجارة من مراكز الانتاج ومناطق تجمع السكان فيما حول النيل وروافده ٠

ولابد لنا من أن نتصور حدوث ذلك الاضطراب وتلك الفوضى فى منطقة الظهير المباشر ، وأنهما كانا سببا فى انعدام الأمن وتهديد التجارة ومرور القوافل وانتظامها • وتبرير أو تفسير حدوث تلك الفوضى فى منطقة الظهير المباشر فى أوطان البجاه ، يمكن أن يكون على ضوء علمنا بأمرين هما :

أولا : طبيعة السكان فى تلك المنطقة والظروف السائدة فى أوطانهم •

ثانيا : طبيعة علاقاتهم بأهل وسكان باضع الذين يرعون التجارة وترتبط حياتهم بانتظامها •

وعلى الرغم من قلة ما لدينا من معلومات عن سكان مملكة جارين البجاوية التى كانت تقع فى ظهير باضع مباشرة ، الا أننا ندرك تماما أن مشاركة هؤلاء السكان من البجاة للعرب فى باضع فى خدمة التجارة والملاحة غامضة • ومع ذلك فهى فى نظرنا لا تزيد على كونها علاقات ود وصداقة تؤمن وصول القوافل وعبورها فى الدروب الصحراوية فى قلب أوطانهم • وربما كانوا يضعون ابلهم فى خدمة النقل ، كما يسخرون خبرتهم فى تيسير مرورها من مراكز التجميع التجارى على النيل النوبى الى باضع • ويمكن القول ان الصداقة والود وربما الاختلاط والتزاوج بينهم وبين العرب ، وان خلقت نوعا من الألفة ويسرت مرور القوافل وانتظام وصولها الا أنها لا تعنى مطلقا تغيرا كبيرا فى طبيعة البجاة الغالبة عليهم ،والتى تقوم على أساس النفور من البحر وخدمة البحر • وربما كان الاضطراب نتيجة طبيعية ومباشرة للصراع بين القبائل البجاوية التى كانت تتزايد فى أعدادها وتمارس توسعا فى أوطانها • ومفهوم أن نمو جماعة وتوسعها ومحاولتها توسيع أوطانها فى البيئة الرعوية على حساب جيرانها يؤدى دائما الى صراع وقتال ونزاع واضطراب عام • من أجل ذلك فان القصة التى صور فيها السكان حدوث هجمات على باضع وتعرضها لخطر من الداخل تقترب بنا من الحقيقة الى حد بعيد • وأن ذلك يعنى من ناحية أخرى اضطرابا وفوضى فى منطقة الظهير المباشر ، وان ذلك الاضطراب وحده كفيل بعدم انتظام وصول القوافل من الداخل • وعدم انتظام وصول القوافل يدعونا من ناحية أخرى الى الاعتقاد فى صحة ادعاء أصحاب القصة الأولى التى صورت النقص فى الغذاء وحدوث المجاعات حتى فر عن باضع أصحابها • ولكى نزيد الصورة وضوحا ، نذكر أن

الصراع والتنافس بين القبائل المجاورة فى ظهير باضع أدى الى الفوضى والاضطرابات وحدوث المجاعات ، وربما تبع ذلك كله الهجوم المباشر الذى قامت به جماعة معادية لمملكة جارين التى كانت تستفيد فائدة كبيرة من استمرار باضع فى تأدية مهمتها فى خدمة التجارة والملاحة الدولية •

هكذا كانت الفوضى وكان الاضطراب وربما كان الهجوم والتوتر فى العلاقات ، وكلها أسباب مباشرة ومعقولة تبرر تحول التجارة ووصول القوافل عنها الى ميناء آخر يتوفر فيه الأمن ويسود النظام • وربما كانت عيذاب التى كانت تخضع لسيطرة مصرية تحفظ الأمن الذى يعتبر ضروريا لاستقرار التجارة وتنشده كل القوافل فى طريقها من النيل الى الساحل ، المنافس الخطير الذى ظهر فى الميدان • ونحن نتصور من أجل ذلك أن ثمة منافسة كانت بين باضع وعيذاب خلال فترة ما ، انتهت بانهيار باضع وتحول التجارة عنها ، خصوصا وأن الظروف المعاكسة للتجارة كانت تعجل بمصيرها وزوال عزها • ونود أن نذكر بل أن نؤكد حدوث هذه المنافسة ، وان كنا لا نملك الأدلة التى تمكننا من تقرير الفترة التى استغرقتها • ومع ذلك فلابد من أن نفترض أنها كانت واستغرقت فترة طويلة الى حد ما ، لأنه ليس من المعقول أن تتحول كل التجارة عن باضع الى عيذاب وسواكن فى يوم وليلة •

باضع وخدمة دويلات النيل المسيحية :

خدمت باضع تجارة الأقاليم السودانية خلال خمسة قرون على الأقل ، كانت تسيطر فيها بعض الدويلات المسيحية على مساحات وأجزاء كبيرة من الأراضى ، فيما حول النيل النوبى والروافد النيلية ، جنوب مصر • وكانت السلع المختلفة من المنتجات السودانية كسن الفيل وريش النعام والعبيد وغيرها تصل اليها من الداخل ليتم التبادل بها على الروائح والأمشاط والمنسوجات والأسلحة وغيرها من السلع والمنتجات المصنوعة • وبات العرب أصحاب باضع وسطاء بين القوافل وتجارة القوافل الواردة اليها ، وبين السفن الكبيرة التى تستقبلها من جنسيات وجهات مختلفة ، وتصل اليها من مناطق بعيدة كالهند ومصر وغيرها • وعاصر ذلك النشاط نشاطا من نوع آخر استمر فترة طويلة كان مسرحه فى اقليم العتباى الصحراوى فيما بين تلال البحر الأحمر والنيل النوبى

شمال خط عرض ٢٠ درجة شمالا • وينبثق ذلك النشاط من رغبة ملحة دفعت العرب والقبائل العربية للبحث عن المعادن والتعدين فى شمال شرق السودان للحصول على الذهب • وقد تسرب العرب فعلا الى تلك المواقع التى ذاع عنهـا الغنى بالمعادن والذهب من اتجاهين : من أسوان جنوب مصر ومن باضع • وهبط العرب المغامرون أرض البجاة باحثين عن الذهب وحاملين معهم الدم والثقافة العربية الاسلامية • ويعنى ذلك أن كلا من باضع وأسوان كانتا بمثابة رأس الجسر الذى يسر للعرب التسرب •• ويعتبر ذلك التسرب والبحث عن الذهب والاستقرار حول مواقعه أى حين ، ضربا من ضروب النشاط الاقتصـادى • وترتب عليه من ناحية أخرى انتقال العرب فى أفواج وجماعات وموجات متتالية من شبه الجزيرة العربية ومن مصر الى شمال شرق السـودان وعلى حدوده ، حيث اختلطوا بسكانه ومارسوا حيـاتهم وغرسوا نبتة الحضـارة العربيـة الاسلامية • ولا يمكن للباحث أن يوغل فى الحديث عن الدور الذى قامت به باضع فى خدمة ذلك التسرب أو فى خدمة تجارة الأقاليم السودانية والدويلات المسيحية دون أن يتعرض للتعرف على بعض الحقائق الهامة • وتتعلق الحقيقة الاولى بطبيعة العلاقات بين باضع وبين الدويلات المسيحية فى السودان والحبشة التى كانت تجد فى ساحل البحر الأحمر منفذا مفتوحا لا يخضع للنفوذ السياسى المباشر للدولة الاسلامية الكبرى • أما الحقيقة الثانية فتنبثق من واقع العلاقات بين الدويلات المسيحية من جانب ، والعرب ـ الباحثين عن المعادن ـ والدولة الاسلامية ونفوذها وقوتها من جانب آخر • واذا تناولنـا الأمر من زاويتـه الرسمية فان الهدنة والمهادنة كانت صفة العـلاقات التى سـادت بين الدولة الاسلامية العربية فى مصر وممالك النوبة المسيحية • وكانت معـاهدة البقط تنظم تلك العلاقات تنظيما عاما ، وتضع الأسس الحسـنة لحسن الجوار • ونحن نعتبر تلك الروح مدعاة للتفاهم والاقبال على التعـاون والتعامل بين مسيحيى النوبة والعرب التجار فى باضع ، خصوصا وأنهم لم يكونوا فى جزيرتهم ونشاطهم يدخلون فى نطاق أو سـيطرة الدولة الاسلامية العربيـة الكبرى • وحتى فى الفترات المتباعدة التى ساد فيها الخصام والاحتكاك والقتـال بين ممالك النوبة المسيحية وبين مصر ، لا يمكن أن يكون هناك رد فعل أو صدى يعكر صفو العلاقات مع عرب باضع ، أو يعطل مرور التجارة اليها من مراكز التجميع على النيل النوبى • وليس ثمة شك فى أن دويلات النوبة والحبشـة كانت تعمل جاهدة للمحافظة على أطيب العلاقات معها ومع سـكانها العرب ،

لانها كانت تدرك قيمتها وأهميتها كمنفذ لمرور التجـارة لا تتحكم فيه الدولة الاسلامية • ولم تشر المراجع الى احتكاك فى أى صورة من الصـور بينهم وبين التجار العرب ، كما أنه ليس ثمـة محاولة ايجابيـة قد بذلت لانتزاعهم من السيطرة على باضع وخدمة التجارة والملاحة • وهم عنـدما حافظوا على باضع وعلى العلاقات الطيبة مع عرب باضع ، كانوا يضعون فى اعتبارهم أنها النافذة الرئيسية التى تربطهم بالعالم الخارجى ، وسبيلهم الى المشـاركة فى التجارة الدولية ، وأن أى اعتداء على عرب باضع قد يدخلهم فى نزاع حقيقى مع الدولة العربية الكبرى التى يحتمل تدخلها للدفاع عن مصالح التجار العرب • وليس ثمة شك فى أنهم كانوا يعملون ألف حساب لقوة الدولة الاسلامية الكبرى • ويخشون سـقوط خط السـاحل فى أيديهـا ، فتسده فى وجه تجارتهـا مع الخارج • ويعنى ذلك أن علاقات الود والصداقة التى كانت قائمة بين الدويلات المسيحية فى السودان والحبشة وبين باضـع كانت تعبر عن الرغبة الملحة فى الابقاء على خط الساحل وموانيه بعيدا عن السيطرة الرسمية للدولة الاسلامية، وأن يظل الطريق مفتوحا للتجارة والوصول الى ميـاه البحر الأحمـر ، أقصر الطرق الى الأراضى المقدسة • وحسن العلاقات والود كانت تفرضهما الرغبة والرهبة معا • ولكن هناك نقطة تتسم بالغموض ولم تكشف عنها الكتابات العربية المعاصرة • وتنبثق تلك النقطة الغامضة من علمنا بأنه فيما بين باضع ودويلات النوبة المسيحية عاش البجاة وقبائل البجاة ، وكانوا يعمرون الأرض التى تمر بهـا طرق القوافل • وكانوا فيما نعلم لا يخضعون لمسيحيى النوبة أو للعرب فى باضع خضوعا تاما ، وكانت حياة الرعى التى يمارسونها لا تدعو الى الاسـتقرار ، بل عاشوا وما زالوا فى بداوة تامة • فهل يستقيم الأمر بعد ذلك ويتوفر الاستقرار والأمن لمرور القوافل وانتظامها ؟ الواقع أننا لا نعلم عن ذلك كثيرا ، ومع ذلك فان علمنا بما ورد فى عقد الأمان(١) الذى أعطاه عبد الله ابن الجهم الى كنون بن عبد العزيز عظيم البجاة فى عام ٨٣١ ميلادية ، يبرز أن ثمة محاولات جدية كانت تبذل فى سبيل ذلك الاسـتقرار الذى يلائم مرور القوافل وسلامة التجارة والتجار • ونحن نعتقد أن تسرب العرب الى أوطـان البجاة واختلاطهم واتصال أنسابهم مهد لنوع من الاستقرار والأمن ، وان كانت الاضطرابات تحدث من حين الى حين كنتيجة لتدافع القبـائل لاحتلال أوطان جديدة أكثر غنى • ومهما يكن من أمر فان استمرار باضع فى تأدية وظيفتهـا

(١) دكتور مصطفى مسعد : الاسلام فى النوبة صفحة ١١٦ ، ١١٧

خلال قرون طويلة يعني استمرار وصول القوافل ومرور التجـارة اليها من الداخل عبر أوطان البجاة • ويعبر ذلك من ناحيـة أخرى عن استتباب الأمن والاستقرار وملاءمة الظروف لمرور القوافل من والى باضع •

هكذا كانت باضع وكانت تجارتها خلال خمسة قرون طويلة على الأقل • وقد سيطرت عليها العناصر العربية كما سيطرت على تجارة السودان والأقاليم السودانية التي تتجه الى طريق البحر الأحمر ، وشاركها في ذلك عناصر أخرى • وتتمثل تلك العناصر في بعض البجاة التي تسربت اليها دماء عربية (١) وغيرها من العناصر شبه المستقرة في باضع من المنتفعين بتجـارتها وخدماتها للملاحة البحرية • كما تتمثل أيضا في بعض العناصر المسيحية المحدودة العدد والذين كانوا في أغلب الظن يقومون برعاية شئون الدويلات المسيحية التجـارية أو يعملون كوكلاء عن التجار الذين يوجهون سلعهم من قلب السودان الى باضع • ثم كان التدهور وكان السقوط والانهيار ، الذي أنهى فصلا طويلا من قصـة الموانى على خط الساحل السوداني • وباتت بقاياها حطاما وضاعت معالمها حتى اختلف الباحثون في تحديد أو تحقيق موقعها •

(١) دكتور الشامي : التوجيه البحري للسودان (رسالة دكتوراه غير منشورة)

الفصل الرابع

عيذاب وخدمة التجارة السودانية

ظهـور عيذاب وشـهرتها في خدمة الملاحة والتجـارة ـ تحقيق موقعها على خط السـاحل ـ قيمتها من وجهة النظر الوظيفية ومرور التجـارة السـودانية بها ـ اضمحلالها وتخريبها •

كان ظهور عيذاب وانتقال النشاط اليها يعنى صفحة جديدة أو فصلا مشوقا آخر فى قصة الموانى التى خدمت تجارة السودان الخارجية . ويمكن القول فى مطلع الحديث عنها أنها متميزة عن الموانى التى أشرنا اليها من قبل ، ذلك أنها لا يمكن أن توضع فى نفس الاطار الذى كانت فيه الموانى المختلفة السابقة . فعيذاب لم تكن سودانية خالصة ولا مصرية خالصة ولاعربية خالصة ، ولكنها كانت خليطا من ذلك كله . ولا يعزى ظهورها واستخدامها كما لا تعزى شهرتها وأهميتها لأى من تلك العناصر . ومع ذلك فان قيامها يرتبط بنشاط العرب من سكان مصر أكثر من أى جماعة أخرى . ومهما يكن من أمر ، فانها ظهرت وقامت وكانت تخضع لنوع من حكم ثنائى أشارت اليه المراجع العربية (١) اشترك فيه البجاة مع المصريين ، وأصبحت خلال فترة طويلة ، استغرقت حوالى أربعة قرون مستقرا للعناصر النشيطة التى مارست التجارة وخدمت الملاحة فى البحر الأحمر . وتجمعت فيها جاليات كبيرة من عرب جنوب شبه الجزيرة العربية والهنود والمصريين وغيرهم ، غايتها الكسب ووسيلتها ممارسة التجارة وخدمة الملاحة .

واذا كنا قد حددنا أوائل القرن الحادى عشر الميلادى كنهاية لباضع وتخريبها وفرار سكانها عنها ونهاية العهد بها كميناء فى خدمة التجارة والملاحة فى البحر الاحمر والتعامل مع الأقاليم السودانية ، فان ذلك يتفق كثيرا مع شهرة عيذاب فى حوالى ذلك التاريخ . ونحن نقول شهرة عيذاب ولا نعنى ظهورها كمرفأ وميناء للسفن لأننا نعتقد أن ظهورها وقيامها واستخدامها شيء وشهرتها وارتفاع وذيوع صيتها شيء آخر . حقيقة ان بعض الكتاب حاول أن يحدد لقيامها وظهورها تاريخا معينا هو عام ١٠٤٧ الميلادى (٢) ، ولكننا قد لا نوافق على ذلك التحديد مطلقا ، بل ونشك فى ذلك التاريخ والأساس

(١) مهذب رحلة ابن بطوطه صفحة ٤٣

(٢) دكتور عباس عمار : المدخل الشرقى لمصر صفحة ١٣

الذى بنى عليه • ونحن ندعم ذلك الشك وعدم الموافقة بما ورد على لسان جغرافيى العرب فى القرن العاشر الميلادى ، ومنهم ابن حوقل والاصطخرى (١) • أما ابن حوقل فيذكر عيذاب صراحة ، ويشير الى أنها كانت ميناء للذهب وأنها كانت تمثل منفذا لخروجه ، ولخدمة احتياجات الباحثين عنه فى منطقة الظهير فى كل من صحراء العتباى وتلال البحر الأحمر • وتحديد ابن حوقل واضح يلقى الضوء على ثلاث حقائق أساسية ، وهى أن عيذاب كانت ميناء منذ القرن العاشر الميلادى ، وأنها خدمت الظهير الذى يمتد فيما بين صحراء عيذاب وحدود وادى النيل النوبى فى أقصى جنوب مصر وأقصى شمال السودان ، وأنها كانت لا تهم الا العناصر العربية التى اشتغلت بالبحث عن الذهب • أضف الى ذلك أنه حدد موقعها على مسافة عشرة مراحل من أسوان • أما الاصطخرى ولو أنه لم يذكرها ضمن المدن والبلدان المصرية فى ذلك الوقت ، الا أنه أشار الى الباحثين عن الذهب ومواطن البحث عنه فى وادى علاقى فى قلب العتباى ، وأن المستخرج منه كان يمر بطريق البحر الاحمر من ميناء عسب أو عست Assab or Assat ويعتقد كمر يرأن تلك التسمية ليست الا تحريفا ظاهرا لكلمة عيذاب • ونحن نوافقه بطبيعة الحال لأن التحريف معقول ، ولأنه من غير الممكن أن يكون الأصطخرى يقصد ميناء عصب المعروف فى الوقت الحاضر • ولا يسعنا الا أن نقرر على ضوء ذلك كله أن قيام عيذاب واستخدامها لاستقبال السفن وخدمة الباحثين عن الذهب وتصريف انتاجهم كان فى حوالى النصف الثانى من القرن العاشر الميلادى أو الرابع الهجرى • ويتفق ذلك تماما مع ما افترضناه من قبل وهو أن قيام عيذاب كان فى تاريخ سابق لتخريب باضع وتدهور مركزها • وأنهما دخلا معا فى منافسة حرة فى خدمة النشاط الاقتصادى ومرور التجارة وخدمة السفن جاءت متأخرة نسبيا بالنسبة للوقت الذى نشأت فيه (٢) • وتعتبر تلك الشهرة وليدة ظروف معينة • وكان من المحتمل جدا لولا هذه الظروف أن تظل ميناء صغيرا فى خدمة الباحثين عن الذهب فى ظهيرها • وتتلخص تلك الظروف فى ثلاثة أمور أو عوامل • وكان كل أمر منها يدعو الى زيادة فى تشغيلها وارتفاع فى قيمتها • وترتب العامل الأول على

(١) الاصطخرى : مسالك الممالك طبعة ليدن صفحة ٢٩ ، ٣٥ ، ٥٤

(٢) Murray, G. W. : Aidhab, G. J. Sept. P. 235

تحركات الصليبيين ونشاطهم الايجابى على سواحل بلاد الشام ، ووضع أقدامهم فعلا فى نقط ارتكاز ومواقع منتقاة فى الأراضى المقدسة • وأدى ذلك بطبيعة الحال كما أدت نشأة الامارات الصليبية الى تهديد طرق القوافل ، وخاصة قوافل الحجاج عبر سيناء تهديدا مباشرا ، تبعه تحولها الى عيذاب عن طريق صعيد مصر • **والعامل الثانى** الذى يراه دكتور دراج (١) يتعلق بالشدة التى قاسيتها مصر فى عهد الخليفة المستنصر بالله سنة ١٠٦٧ ميلادية ، وما كان من أمر تخريب دلتا مصر وتدهور الانتاج والحياة فيها • ويعتقد صاحب ذلك الرأى أن ذلك قد ساعد من ناحية أخرى على تحول طرق قوافل الحجاج الواردة من البلاد الواقعة غرب مصر الى عيذاب بطريق قفط • أما **العامل الثالث** فينبثق من علمنا بتدهور الموقف فى باضع ذاتها وتحول التجارة عنها وفرار أهلها ثم انهيارها • ويعنى ذلك أنها ورثت باضع وانتقل اليها النشاط واتجهت اليها السفن الواردة من ناحية الجنوب ، والتى تحمل السلع الآسيوية من الهند وما وراءها شرقا •

هكذا ظهرت عيذاب وتضافرت كل العوامل وعملت على شهرتها ، حتى باتت من أهم موانى البحر الأحمر ، ولمع نجمها فى دنيا التجارة وخدمة واستقبال السفن وخدمة وسطاء التجارة من الهند والصين • ويذكر المقريزى — صاحب الخطط — أنها ظلت مشهورة معروفة وفى أوج عزها ومجدها خلال مدة طويلة تبلغ حوالى ٢١٥ سنة • وأنها عملت خلالها على خدمة حجاج المسلمين والتجارة بين الشرق والغرب على السواء • ويبالغ بعض الكتاب فى قيمتها وارتفاع نجمها ، ويذكرون أنها عندما تربعت على قمة الشهرة ، وصلتها السفن التجارية من الهند والصين واليمن والزنجبار • ويعنى ذلك أنها أصبحت بمثابة رأس الجسر حيث تتجمع كل تجارة آسيا وشرق أفريقيا ، وتمر عن طريقها الى حوض البحر المتوسط ومناطق الحضارة فيما حوله والتى يتزايد طلبها على تلك السلع • ويذكرون أنها تحولت أيضا الى مركز لبناء وصناعة السفن من الخشب الذى كانت تستورده لذلك الغرض (٢) • وليس أبلغ من ذلك دليلا على تزايد قيمتها وازدحام مراسيها بالحركة والنشاط ، وازدحامها بالعناصر النشيطة ، التى توفرت على خدمة التجارة والتبادل التجارى •

(١) راجع مقالة سيادته فى مجلة نهضة افريقية سنة ١٩٥٨

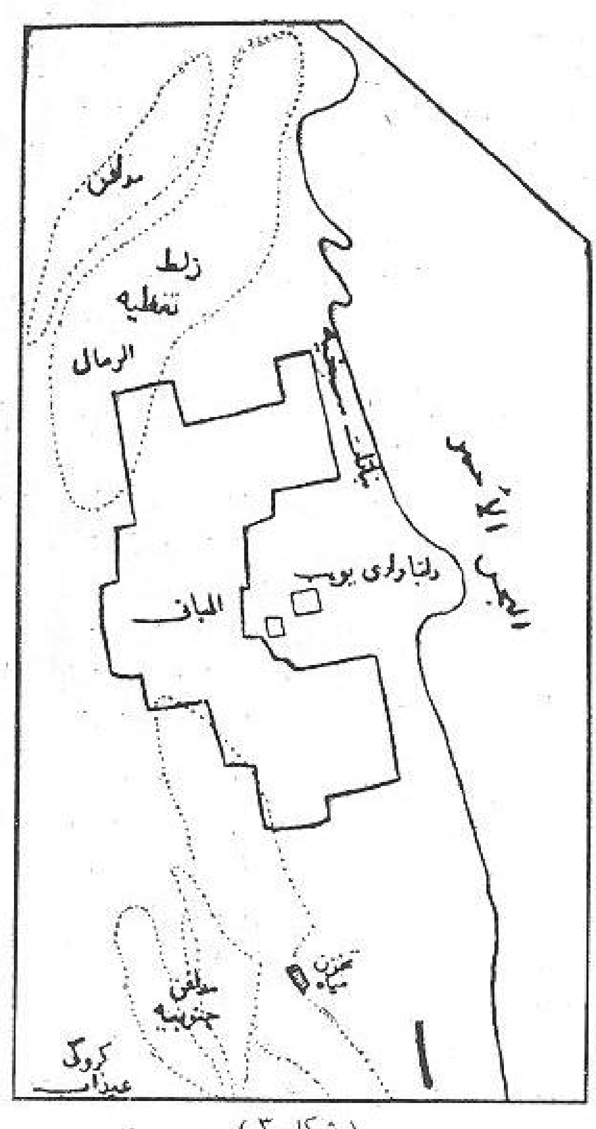
(٢) Hourani, F. : Arab Seafaring p. 90

وكانت أخطر محنة تصيب عيذاب فى فجر شهرتها عندما وجه اليها الصليبيون الضربات بعدما أغرتهم تلك الشهرة بتحقيق غرض مزدوج • **ويتعلق الشق الأول من هذا الغرض** بتحطيم عيـذاب وتخريبها وقطع الطريق على قوافـل الحجاج المسلمين ، وطعنها فى مكانتها الاقتصادية المتزايدة • أما **الشق الثانى** فحربى استراتيجى يرمى الى وضع حد لها ولقيمتهـا من وجهتى النظر الحربية والبحرية ، وذلك حتى يتمكنوا من مهاجمة جدة والنزول فيها والتوغل منها فى قلب الأراضى الحجازية للاستيلاء على مكة والمدينة قلب دولة الاسلام • ويعنى ذلك أن الخطة المرسومة كانت ضربة معـلم وخطيرة من أساسـها ، وكان من الممكن أن تثمر من وجهتى النظر الاقتصادية والاستراتيجية لولا الظروف غير المناسبة التى غيرت الموقف وخيبت أملهم • ونحن ننتهز هذه الفرصة لنشير الى أن الحملة الصليبية التى قام بهـا ارناط سنة ١١٨٢ ميلادية (١) لم تفلح فى تحقيق أهدافهـا ، ولكنها حطمت ست عشرة سفينة تجارية كانت راسـية فى الميناء • ونحن وان كنا لا نعلم بالضبط حجم تلك السفن ، الا أننا نعتقد أنها من السفن الكبيرة التى تشق مياه البحر الأحمر وتعبره من الشرق الى الغرب ومن الشمال الى الجنـوب • وفى ذلك دليـل مادى واضـح على اتساع المرفأ وصلاحيته تماما لاستقبال عدد كبير من السفن من جانب ، وعلى ازدحامها بحركة الملاحة والتجارة من جانب آخر • ويعتقد البعض من ناحية أخرى أن ذلك كان دليلا على أنها كانت فى موقع يجعلها مكشوفة من ناحية البحـر بحيث يسهل الاقتراب منها والدخول اليها •

تحقيق موقع عيذاب :

على الرغم من أن نشأة عيذاب وقيامها كان فى عز العرب والاسلام ونشاط الكتـاب العرب من مؤرخين وجغرافيين الا أننـا حتى الوقت الحاضر لا نعرف الموقع الدقيق لها على خط الساحل • والواقع أن الكتاب العرب زاروها كثيرا وكتبوا عنهـا فى سجلاتهـم ، ومع ذلك فان كتاباتهم لا تعطينا فكرة طيبة عن موقعها وتحديده تحديدا دقيقا على الخريطة • ولا تخلو هـذه الكتابات من فائدة أو طرافة ، لأنها على الأقل تلقى الضوء أو بعض الضوء على طبيعة الميناء

(١) Newbold, D.: The Crusades in the Red Sea & The Sûdan S. N. R. 1945



(شكل ٣)
كروكى لموقع عيذاب المقترح

وقيمته وشهرته وتجارته ومع ذلك فانهم اختلفوا جميعا فى التحديد الدقيق
لموقعها الجغرافى • وقد اختلفت رواية حوقل وابن جبير وابن بطوطه وغيرهم ،
فى تحديد المسافة التى تبعد بها عيذاب عن كل من أسوان وقفط فى صعيد مصر •
ويذكر ابن حوقل — على سبيل المثال — أنها كانت على مسافة عشر مراحل من
أسوان ، على حين أن ياقوت الحموى يضعها على مسيرة خمس عشرة مرحلة منها •
واختلف رأى كل من ابن جبير والمقريزى فى تحديد المسافة بينها وبين قفط ،
فيذكر الأول أنها على مسافة تسع عشرة مرحلة من قوص ، على حين أن المقريزى
يذكر أنها على بعد سبع عشرة مرحلة منها فقط • وهم وان تضاربت أقوالهم
فى تحديد موقع عيذاب فانهم يتفقون من ناحية أخرى فى رسم الصورة
العامة لها ، وصفة الحياة فيها وتجارتها وقيمتها • ويعطينا ابن جبير الذى
زارها فى سنة ١٢٨٧ م وصفا طيبا عن طبيعة الميناء واتساعه وازدحام المراسى
بسفن التجارة وسفن نقل الحجاج • ولكنه وصف عمالها من ناحية أخرى
بالقسوة وسوء المعاملة والجشع فى جمع الضرائب • وأشار من ناحية ثالثة الى
قسوة البيئة والظروف المناخية التى تعيش فيها ويحتملها التجار والحجاج فى
صبر عظيم • ويذكر ابن بطوطه الذى زارها سنة ١٣٢٦ م أنها بلدة كثيرة
الحوت واللبن ، وتحمل اليها القوافل الزرع والتمر من صعيد مصر ، وأن
سكانها أغلبهم من البجاة • وقول ابن بطوطه سليم معقول يصدق على كل
موانى خط الساحل ، ويعنى أنها تستمد كيانها وموارد الغذاء من النقط ومراكز
التجارة التى تكون على اتصال بها ، وتبدأ منها القوافل رحلاتها الطويلة •

واذا كان العرب قد فشلوا فى تحديد موقعها فان الرحالة غير العرب الذين
استهوتهم شهرة عيذاب ومروا بها خلال القرنين الرابع والخامس عشر أهملوا
أيضا ذلك الأمر ولم يحدد واحد منهم ذلك الموقع أو يذكر معالمه • ونذكر من
هؤلاء الرحالة فرانسيسكو بلدوى Francisco Baldui وبيجولوتى
الفلورنسى فى حوالى ١٣٢٥ ميلادية ، ونيقولا دى بوجيونى البندقى بين عامى
١٣٤٥ — ١٣٤٧ م وبزيجانى Pizzigani سنة ١٣٦٧ • ونذكر على سبيل
المثال أيضا أن أحد رهبان الكنيسة الكاثوليكية فى القرن الرابع عشر الميلادى
ترك لنا وصفا ممتازا لرحلته التى بدأت من البندقية الى أكسوم بطريق عيذاب
وسواكن ، ولكنه مع ذلك لم يهتم بتحديد موقع عيذاب تحديدا دقيقا • وهناك
سجل حافل بالرحلات المماثلة والتى قام بها كل من برتراند ميجانلى Miganalli

وأنطونيو برثولوميو وبعض سفراء الدوقيات الايطالية الى أكسوم ، ولكنها جميعا
لا يمكن أن تضع يد الباحث على دليل واحد يساعده فى التعرف على موقع عيذاب
وتحقيقه • ولا يمكن أن نعتبر الكتاب أو الرحالة الافرنج مقصرين أو مهملين
لأنهم أغفلوا ذلك الأمر • والظاهر أنه لم يكن يخطر على بال واحد منهم أنها
ستتحول بعد وقت ما الى خرائب وأطلال وتتحول عنها التجارة وينقطع عنها
ورود السفن • وعلى الرغم من أن ليون الأفريقى قد كتب عنها فى سنة
١٥٢٦ ، أى بعد قرن تقريبا من تاريخ تخريبها ، وأجاد فى وصف البلدة وناقش
حادثة القضاء عليها وفرار أهلها الى دنقلا وسواكن ، فانه لم يفلح فى تحديد
موقعها • وكذلك فعل ابن الحيبان صاحب التحفة السنية ولم ينته الى قرار
فى تحقيق موقعها ، وظل الأمر مجهولا لا يثير الانتباه ولا يدعو الى البحث حتى
وقت قريب • وقد حاول بعض الكتاب الأوربيين الوصول الى تحديد دقيق
لموقع عيذاب ، ولكنهم اختلفوا وتضاربت افتراضاتهم فأميلينو مثلا يفترض
أنها كانت تقع فى موقع أحد الميناءين القديمين برنيس أو ميوس هرمس، اللذين
ازدهرا فى خدمة التجارة فى العهد البطلمى على ساحل مصر على البحر الأحمر•
ولا يمكن أن يكون ذلك الافتراض معقولا ، لأنه يتناقض مع المسافات التى حددت
بين كل من أسوان وقوص وبينهما • وافترض فلوير Floyer أن ثمة جبلا
قريبا من هذه المنطقة يعرف باسم جبل عيذاب — بالدال — وأن ثمة مرسى صغيرا
كان قائما فى العصر القبطى يعرف باسم عيداب ، كما هو شائع بين الأهالين
هناك • وحدد موقعه فعلا على خط الساحل عند خط عرض ٢٢ درجة
و ٣٥ دقيقة شمال برنيس • ورجح كويات الذى قام برحلتين متتاليتين فى
عام ١٩٠٩ ، ١٩١٠ موقعها عند رأس علبة على خط عرض ٢٢ درجة قرب مدينة
حلايب الحالية • ولم يثمر ذلك التناقض شيئا على كل حال ، وكانت كل
الافتراضات خاطئة ، لأنها لم تضع فى اعتبارها ملاحظة جوهرية هى المسافة بين
الموقع المفترض ومراكز التجارة على النيل فى صعيد مصر • فتحديد موقعها عند
رأس بناس يجعلها قريبة كل القرب من قوص بما لا يتفق أو يتلاءم مع المراحل
السبع عشرة مرحلة التى أشار اليها ابن بطوطة بين كل من عيذاب وقوص • وأنه من
غير المعقول شكلا أو موضوعا أن نتقبل الافتراض الذى حدد موقعها عند قلعة
أيديب على خط الساحل السودانى قرب رأس روايا • حقيقة أن الموقع طيب
وملائم لرسو السفن ، والبحر الأحمر فى ذلك الموقع أضيق مايكون فى مواجهة

جده تماما ، ومع ذلك فان المسافة بين رأس روايا وقوص طويلة جدا ، وأطول بكثير من المسافة المتعارف عليها بينهما • بل انه يتعارض من ناحية أخرى مع ما ذكره ابن بطوطة عن رسو سفينته عند رأس دواير بين عيذاب وسواكن ، ورأس دواير بكل تأكيد هى بعينها رأس روايا الحالية • ومهما يكن من أمر فان كل ذلك لم يصل بنا الى حقيقة موقعها • وبات مفهوما أن البحث عن عيذاب يجب أن يتم فى المنطقة الممتدة من خط الساحل بين رأس روايا ورأس بناس حيث تتناثر عشرات الشروم والخلجان ، وتقع فى ظهيره فعلا مناطق كانت وما زالت موطنا للمعادن وخاصة الذهب •

وكان تيودور بنت أول من حاول ذلك فى سنة ١٨٩٦ ميلادية ، وسعى الى حل ذلك اللغز • وقام من أجل ذلك برحلة بحرية بحذاء خط الساحل للكشف عن موقع عيذاب والتعرف عليه • وبدأ رحلته من مرسى حلايب فى اتجاه الشمال ، ووصل بعد مسافة ٢٠ كيلو مترا الى كوم أثرى يشرف على البحر • وتمثلت له فى ذلك الكوم بقايا عيذاب بعد أن خربت على يد السلطان المملوكى، ورحل عنها أهلها وأسدل الستار على نشاطها وخدماتها • وكان ذلك الموقع مجالا لدراسة أعمق وبحث وتنقيب قام بها مرى Murray فى سنة ١٩٢٥ ، للوصول الى رأى نهائى فى العلاقة بينه وبين عيذاب • وانتهت أبحاث مرى التى استغرقت وقتا ليس بالقصير الى قرار خطير ونتيجة هامة ، وهى أن ذلك الكوم هو بعينه بقايا وأنقاض مدينة عيذاب التى تخلت عنها المقومات البشرية التى كانت تدعم مركز الميناء على خط الساحل • وعثر مرى على بقايا المسجد والمقبرة ضمن تلك البقايا والمخلفات الأثرية ، والتى ورد ذكرها على لسان ابن بطوطة ، ومع ذلك فقد لاحظ بعض مظاهر الشذوذ فيما يتعلق باختيار ذلك الموقع ، الذى لا يعتبر أفضل المواقع من وجهة النظر الفنية لقيام ميناء وخدمة السفن واستقبالها ورسوها • ويرسم مرى علامتى استفهام وتعجب كبيرتين عن المبررات التى دفعت الى تفضيل ذلك الموقع على موقع حلايب الحالية مثلا ، والذى يتميز باتساع المرفأ وملاءمة الأعماق لرسو السفن ، كما يتوفر الماء العذب فى ظهيره مباشرة • ولاحظ مرى أيضا عدم التناسق اطلاقا بين حجم البلدة وعدد سكانها الذى قيل عنهم انهم لم يتجاوزوا ١٢٠٠ نسمة وبين حجم المقبرة • وتفسير تلك الملاحظة الأخيرة ربما يكون على ضوء علمنا بحركة مرور قوافل

الحجاج وارتفاع نسبة الوفيات بينهم لقسوة الظروف المناخية والبيئية بصفة عامة فى عيذاب ، وفى الطريق أو الطرق المؤدية اليها من ناحية النيل •

وعلى الرغم من الوصول الى تلك النتيجة الايجابية الذى تدعمها الدراسة الأثرية ، فان كمرير يشك فيها كثيرا ، ويعتقد أن دراسات مرى ليست الكلمة الأخيرة فى الموضوع • ويدعم شك كمرير أن الموقع الذى حدده مرى عند التقاء خط عرض ٢٢ درجة و ١٩ دقيقة و ٤٧ ثانية شمالا وخط طول ٣٦ درجة و ٩ دقائق و ٣٢ ثانية شرقا ، ليس له صفة واحدة تؤهله لقيام الميناء الجيد الصالح لاستقبال السفن التجارية ، ورسوها وخدمة التجارة • ويعتقد أن الوصول الى النتيجة الايجابية التى لا يرقى اليها أدنى شك تحتاج الى بحث طويل على الأساس الهيدروجرافى على طول خط الساحل فى مواقع مختلفة بين رأس روايا ورأس بناس • وقد اقترح ثلاثة مواقع متقاربة (١) تسمح ظروفها الطبيعية وشكل الساحل وامتداد الحواجز المرجانية والأعماق عندها بقيام الميناء الصالح لرسو السفن والاقتراب اليها من عرض البحر • وهذه المواقع هى خليج مرسى بلا Bela ومرسى حلايب وشرم أبو فاطمة والجودى •

ويقع مرسى خليج بلا (٢) شمال رأس علبة عند خط عرض ٢٢ درجة شمالا • ويمتاز خط الساحل بين رأس حداربة وخور شناب بانكسارات واضحة فى الحاجز المرجانى الساحلى • ويؤدى كل واحد منها الى شرم أو خليج صغير صالح لرسو السفن فى أعماق محدودة • ومرسى بلا يقع على واحد من تلك الشروم • أمام ثغرة فى الحاجز المرجانى ، ويمكن الدخول اليه من عرض البحر بطريق يقع على مسافة ثلاثة أميال جنوب غرب رأس حداربة • وتصل الأعماق فى خليج مرسى بلا الى حوالى عشرة أمتار أو ثلاثين قدما (خمس قامات) (٣) وهى مناسبة جدا لغاطس السفن فى العصور الوسطى • ويعتقد كمرير أن ذلك الموقع هو الذى أشار اليه دون جوان دكسترو وذكره باسم أجديد • أما شرما أبو فاطمة والجودى فيبعدان بمسافة ١٥ كيلو مترا شمال غرب مرسى حلايب • ويقع شرم أبو فاطمة جنوب رأس أبو فاطمة بمسافة حوالى كيلومتر ونصف عند التقاء خط عرض ٢٢ درجة و ٢٧ دقيقة شمالا مع خط طول ٣٦ درجة و ٢٣ دقيقة شرقا

(١) Kammerer, A. : La Mer Rourge p.20

(٢) British Admiralty : Op. cit. P. 185

(٣) القامة ست أقدام •

والى جواره مباشرة شرم الجودى عند التقاء خط عرض ٢٢ درجة و ٢٥ دقيقة شمالا وخط طول ٣٦ درجة و ٢٣ دقيقة شرقا • وكلاهما من الشروم التى تؤهلها صفاتها البحرية والأعماق فيها لاستقبال السفن فى مرفأ محمى حماية كافية • ونذكر أخيرا مرسى حلايب الذى يقع شمال غرب رأس علبة بمسافة ١٥ كيلو مترا بالتحديد ، وعلى مسافة ٢٧ كيلومترا من شرق جنوب شرق رأس أبوفاطمة • وله هو الآخر من الصفات البحرية ما يؤهله أو ما يجعله صالحا لقيام ميناء لخدمة التجارة والملاحة • ويتميز خط الساحل بامتداد حاجز خارجى مرجانى Barrier Reef على مسافة ستة أميال من خط الساحل ، وتقع عليه جزيرتان هما جزيرة حلايب وجزيرة كولالا Kowlala • وترتبط الجزيرة الشمالية ـ حلايب ـ بخط الساحل أو اليابس بشريط ضيق من الرمال ، وتبدو القناة العميقة فيما بين خط الساحل والجزيرة الجنوبية ـ كولالا ـ ضيقة ، قليلة العمق هادئة ، وتقع قرية حلايب على الجانب الشرقى منها • وعلى الرغم من امتداد الحاجز المرجانى الا أن الموقع صالح لرسو السفن فى موضعين ، تتراوح الأعماق فيهما بين خمس وأربع وعشرين قامة (١) •

هكذا كان كمرير ايجابيا فى نقده لدراسات مرى وأبحاثه ونتائجه ، وقدم الأدلة على احتمال الخطأ ، كما رسم الخطة للبحث من جديد عن موقع عيذاب • ويرى كمرير أن شكل الساحل فى المنطقة التى حددها مرى شمال حلايب بست ثوان لا يؤهله لقيام الميناء المناسب • ويدلل على الخطأ بدليل مادى آخر يفهم على ضوء دراسة خريطة خط الساحل التى رسمتها الأميرالية البريطانية تحت رقم ٢٥٢٣ ، ويظهر فيها أن التقاء خطى العرض والطول المحددين كما ذكرها مرى لا يقابل يابسا على خط الساحل • ومع ذلك فان الأدلة المادية التى عثر عليها مرى تنهض قوية لمجابهة نقد كمرير • وعلى كل حال فان الموقع الذى حدده مرى لا يبعد كثيرا عن موقع حلايب أو أحد المواقع التى اقترح البحث عن علاقتها بعيذاب • وربما كانت بلدة عيذاب ، ومواقع السكن فيها بعيدة عن موقع المرفأ والمراسى ، ويعنى ذلك أن الكوم الأثرى الذى عثر عليه كل من بنت ومرى على مسافة ست ثوان شمالها هو بقايا المدينة ومواقع السكن •

---

(١) British Admiralty : OP. Cit PP. 182 — 3

عيذاب فى خدمة التجارة والملاحة :

عندما نتحدث عن قيمة عيذاب فى خدمة الملاحة والتجارة ، نجد أنفسنا مضطرين الى الاشارة الى أن البحر الأحمر منذ أواخر القرن التاسع الميلادى ، قد استعاد مكانته وقيمته من حيث كونه طريقا وشريانا لعبور التجارة ومرورها بين الشرق والغرب • وقد تم ذلك التحول الخطير نتيجة لتطورات سياسية كان لها رد فعل ، يتمثل فى تدهور وهبوط قيمة الخليج الفارسى (العربى) • ويعنى ذلك أن الخليج العربى تخلى عن جانب كبير من نصيبه فى خدمة العلاقات التجارية بين العالم الآسيوى من جانب ، وعالم البحر المتوسط وما وراءه غربا من جانب آخر • والواقع أن السفن باتت تحجم عن استخدام ذلك الطريق بعد الاضطراب الذى هدد الأمن على أثر قيام ثورتى الزنج والقرامطة • وهكذا تحولت معظم السفن الهندية والعربية وسفن الصين الى طريق البحر الأحمر مباشرة ، فازدهر وازدهرت موانيه وازدحمت بالحركة والنشاط • وكانت عيذاب من بين موانى البحر الأحمر التى لمعت وزاد ورود السفن اليها • ويذكر الرحالة ناصرى خسرو أنه خلال العصر الفاطمى كانت عيذاب ميناء للبضائع الكثيرة المتنوعة ، ترد اليها من الحبشة وزنجبار واليمن والشرق فيما وراء البحر الأحمر على سفن تصل فى استمرار وانتظام • وكانت التجارة التى ترد الى عيذاب تسلك أحد طريقين الى المراكز التجارية على النيل فى صعيد مصر الى أسوان أو قفط ـ ثم تمر منها بطريق النيل الى الشمال ، حتى تخرج من موانى مصر على الساحل الشمالى الى دول البحر المتوسط وأوربا • ولعبت ظروف خاصة أخرى فى اقبال التجار الأوربيين من جنوة والبندقية وصقلية على تفضيل ذلك الطريق واستيراد البضائع والسلع الآسيوية بطريق عيذاب • وتنبثق تلك الظروف من صميم سياسة الفاطميين الذين قدموا كل التسهيلات من جانب ، ومارسوا التسامح فى أزهى صورة من جانب آخر • ويسجل ابن جبير ذلك النشاط التجارى النامى واستمرار وانتظام القوافل من والى عيذاب • ولا ريب فى أن ذلك النشاط كان يزداد وينمو ويتطور مع ازدياد نمو العلاقات الاقتصادية بين مصر والدويلات الايطالية التى احترفت واحترف سكانها الوساطة التجارية بين العالم الأوربى والشرق •

وظلت عيذاب ونشاطها فى خدمة التجارة خلال القرون الطويلة تخضع لسيطرة أو حكم ثنائى يشترك فيه كل من المصريين والبجاة • قد لا نعرف بالضبط طبيعة تلك المشاركة فى تفاصيلها الدقيقة ، ومع ذلك فان دانفيل D'anville لا يشك اطلاقا فى تبعيتها لمصر وحكم مصر ، لأنه وجدها موجودة ضمن مراكز التعداد فى مركز قوص • ونعتقد أن اشتراك البجاة وغيرهم فى رعاية الميناء وحكمها كان نتيجة حتمية لظروف تتعلق بطبيعة موقعها فى قلب أوطانهم • والغريب حقا أن تشارك العناصر البجاوية مشاركة ايجابية فى حكم الميناء وخدمة الملاحة • والبجاة هم الذين كانوا دائما نفورين من البحر ومايتصل بالبحر • ولكن ليس من الضرورى أن يكون سكنى البجاة فى عيذاب ومشاركتهم فى جباية الضرائب ، دليلا على تغير خطير شامل فى طبيعتهم وصفاتهم وعلاقاتهم بالبحر وخدمة البحر • وربما كانت الجماعات التى شاركت النفوذ المصرى فى الاشراف عليها مجرد فئة قليلة تسعى الى تحقيق بعض الكسب • ويعنى ذلك أنها كانت لا تؤدى تلك الخدمات وذلك النشاط عن ايمان أصيل بقيمة التجارة وخدمة الملاحة البحرية • ولما كانت معظم المصادر التى تؤكد مشاركة البجاة فى رعاية عيذاب هى نفسها التى تشير الى أنهم كانوا مصدر شغب وقلاقل ومنازعات ، فانه يكون من الصعب علينا اعتبارهم فى خدمة التجارة والملاحة ، ولا شك فى أنهم كانوا لا يؤمنون بقيمة المحافظة عليها والابقاء على استمرار وانتظام مرور القوافل بها • فهم ـ فيما يبدو ـ عليها وليسوا معها وخطرهم كان يهدد سلامة وأمن التجار والتجارة من حين الى حين • ويمكن أن نعتمد على رواية ابن بطوطه عن حالة القتال والحرب بين القوة المملوكية والبجاة فى عام ١٣٢٦ ميلادية فى توضيح معالم تلك الحقيقة وابرازها • ويذهب الشك الى مداه عند بعض الكتاب فلا يعترفون أصلا باشتراك البجاة فى خدمة الملاحة والتجارة لأن الحدارب فى نظرهم ليسوا من البجاة ، وأنهم من أصل عربى مهاجر من جنوب شبه الجزيرة العربية • وفى القول الأخير جرأة لا يمكن أن تجاريها • حقيقة أن ثمة قبائل أو جماعات عربية هاجرت واستقرت فى أنحاء متفرقة من ظهير الساحل الجنوبى للبحر الأحمر ، ولكنها فى الوقت نفسه لم تحتفظ بنقاوتها بل اختلطت بالبجاة • ومع ذلك فلابد من الاعتراف بأنه ربما كان تسرب العرب والدم العربى سببا فى خلق البجاة خلقا جديدا ، وتعديل بعض

من صفاتهم وطبائعهم • ونحن لن ندخل فى جدل حول ذلك الموضوع لأن طبيعة المشاركة كانت تضع مصر فى مركز ممتاز ، ولها نصيب الأسد ، لأنها الشريك القوى وصاحب السلطة والسلطان •

أما الموضوع الجدير بالدراسة حقا فيتلخص فى البحث عن قيمة عيذاب بالنسبة لتجارة الأقاليم السودانية • وهل تعتبر المشاركة بين المصريين والبجاة مبررا كافيا لاعتبار عيذاب من الموانى التى خدمت التجارة السودانية ومرور السلع التى تصل اليها من قلب الأقاليم السودانية فيما حول النيل النوبى وما وراءه جنوبا وغربا ؟ وتتطلب تلك المشكلة فى الواقع حرصا وحذرا شديدين لأنه ليس من السهل علينا جمع الأدلة على قيام علاقات ظاهرة بين دويلات النوبة المسيحية وبين عيذاب • ومع ذلك فنحن لا نشك فى أن عيذاب كانت تسهم فى خدمة التجارة السودانية ، وأن ثمة طرقا كانت تصل اليها ، وتستخدمها القوافل التى تحمل السلع بشكل شبه منتظم • وينبثق اقتناعنا بذلك القول من أمرين اثنين :

أولا : ـ كانت السلع والمنتجات السودانية تتخذ لنفسها طريقا نحو الساحل السودانى ومواتيه عندما كانت باضع قائمة فى خدمة التجارة والملاحة ويعنى ذلك شيئين هامين هما : (أ) أن التوجيه البحرى لتجارة الأقاليم السودانية كان حقيقة لا جدال فيها منذ وقت بعيد ، ولأنه سبيل لاشتراكها فى التجارة الدولية (ب) أن سيطرة العرب المسلمين على خط الساحل وتسربهم وارتكاز نشاطهم فى بعض النقط المنتقاة لخدمة التجارة لم يقف فى سبيل ذلك التوجيه واتجاه السلع من دول السودان المسيحية نحو البحر الأحمر كطريق رئيسى للتجارة العالمية •

ونحن على ضوء ذلك الفهم نتصور بل ونقتنع بأن اضمحلال باضع ثم زوالها ، لا يعنى مطلقا انهيار أو انتهاء العلاقات التجارية بين الدويلات المسيحية فى قلب حوض النيل وبين المنفذ البحرى على البحر الاحمر • وما دمنا مقتنعين بذلك ، فلا بد أن السلع والمنتجات السودانية قد تحولت عن باضع الى ميناء أو موانى أخرى على شروم خط الساحل ، بحيث تصلها

طرق التجارة من الداخل فى استمرار وانتظام • ونحن نعتقد أن جانبـا غير قليل من تلك السلع قد تحول فعلا الى طريق عيذاب • ويشير كمرير الى أنها خدمت أكسوم وتجارتها وأن ثمة طريقا كان يربط بينهما ، الأمر الذى يدل على التسامح الذى تمتعت به العنـاصر الاسلامية • ويدلل على وجود ذلك الطريق بالرحلة أو الرحلات التى تمت بين البندقية وأكسوم بطريق عيذاب ، ومنهـا الى سـواكن ثم يصعد المرتفعات الى شمال الهضـبة الحبشية (١) • ولاجدال فى أن الميناء التى تخدم أكسوم جديرة بأن تكون فى خدمة دول النوبة المسيحية أيضا •

ثانيا : نحن نستوحى الدليل الثـانى من قصة عيذاب ذاتها والنهاية التى انتهت اليها ، وما كان من أمر تخريبها على يد سلطان المـماليك وفرار بعض سكانها العاملين فى خدمتها الى مواقع جديدة • ونحن نعلم أن هؤلاء الذين فروا عنها اتجهوا الى سواكن ودنجالا ، وأن ضياع قيمتها أدى الى تطورات خطيرة فى ميناء آخر على خليج من شروم خط السـاحل السـودانى • وتتمثل تلك التطورات فى انتعاش سواكن فجأة وازدياد النشاط المتعلق بخدمة التجـارة والملاحة فيها • حقيقة أن سواكن كانت قائمة وكانت تخدم التجارة ولكن أن تزدهر فجأة ويزداد نشاطها ويتضاعف ، وتزورها السفن التجارية من الهند والصين ، فذلك هو الذى يدعونا الى القول بأنها انتعشت على أنقاض عيذاب المنهارة • ويعنى ذلك أن التجارة التى كانت تتخذ لنفسها طريقا الى عيذاب قد اتجهت كما اتجه بعض سكانها الى سواكن • ولكى يستقيم الأمر لابد لنا من أن نؤكد أن التجارة التى تحولت عن عيذاب المتداعية كانت بالضرورة من الاقاليم السودانية ، وأنها وجدت فى سواكن ـ الميـنـاء الجديدة ـ الطريق للوصول الى سوق التجارة العالمية •

وعلى الرغم من ايماننا بتلك الحقيقة التى نستوحيها من الأدلة غير المباشرة فانه ليس من السهل علينا أن نتعرف على حقيقة العلاقات التجارية بين عيذاب وبين الدويلات المسيحية ، مداها وطبيعتها • وليس من السهل بطبيعة الحال أيضا أن نضع أيدينا على الطريق أو الطرق التى كانت تربط بين مراكز تجميع

(١) Kamarer, A.: La Mer Rouge Vol II. P. 297,

التجارة على النيل النوبى وبين عيذاب • ومع ذلك فان عمران العتباى ونزول العرب والعناصر العربية بها فى مواقع مناجم الذهب يمكن أن يكون دليلا على وفرة الموارد المـائية التى تضمن انسياب التجـارة فى طرق ملائمة مأمونة • ويعتبر تسرب العرب فى شكل موجات متتابعة متلاحقة وباعداد كبيرة تزايدت بعد القرن ١٢ الميلادى ، من أهم العوامل وأقوى المبررات للقول بوفرة المياه على الطرق فى العتباى ما بين النيـل وعيذاب من جانب ، وتزايد النشـاط التجارى والعلاقات الاقتصادية بين مناطق الانتاج فى قلب الأقاليم السودانية وبين عيذاب من جانب آخر •

اضمحلالها وتخريبها :

أشرنا من قبل الى حرص ولاة مصر وسلاطينها على ميناء عيـذاب ومرور التجارة بين الشرق والغرب عن طريقها وما تحققه من مكاسب مادية • وليس أدل على حرص سلطان المماليك بيبرس على ميناء عيذاب ورعايتها وتأمينهـا من ذكر حملته الموفقة سنة ١٢٦٥ ميلادية على سواكن • واذا كان الهـدف الظاهر هو تأديب حاكمها وعمالها لاعتدائهم المتكرر على التجار واغتصاب أموال من يموت منهم فى أرضها ، فان ثمة معنى آخر تتضمنه تلك الحملة • ويتلخص ذلك المعنى فى اهتمام مؤكد بتجارة البحر الاحمر ووصولها وانتظامها وتأمين الجاليات العاملة بها • وعلى الرغم من ذلك كله فان منطق الحوادث والظروف والملابسات كانت كلها قد تحالفت حتى أدت الى اضمحلال عيـذاب وتدهور قيمتها • ويمكن أن نلخص فيما يلى العوامل التى مهدت للتدهور والاضمحلال:

أولا : ـ يتعلق العـامل الأول بعودة الأمن والسـلام وزوال الأخطار التى كانت تهدد طريق الحج عبر شبه جزيرة سـيناء • وكان تحول الحجاج عنها وعدم المرور بها يعنى حرمانها من جانب كبير من مظاهر النشاط والحيوية • وعلى الرغم من ذلك فان أبا الفدا لا يعتقد أن ثمة علاقة بين ذلك التحول وبين بداية فترة التدهور • الا أننا لا يمكن أن نتصور ذلك أو أن نقبله ، ونؤكد أن انقطاع وصول الحجاج اليها فيه مضيعة وخسارة لسكانها وعمالها الذين كانوا يتكسبون كثيرا من خدمتهم فى موسم الحج من كل عام •

ثانيا : ـ يفهم العامل الثانى على ضوء رجعية فى التفكير حرمت سفن غير المسلمين من خدمة التجارة فى البحر الاحمر . وعلى الرغم من قيام عرب اليمن بالوساطة بين عيذاب وبين السفن الهندية الصينية ، الا أن التعقيد فى عمليات التبادل يكون من شانه عادة هبوط حجم التجارة والتعامل .

ثالثا ـ ينبثق العامل الثالث من حالة الفوضى التى كانت تسود والاضطرابات التى كانت تحدث من حين الى حين فى ظهيرها ، نتيجة للصراع بين القبائل العربية المتدافعة من أرض مصر الى الأقاليم السودانية . وكثيرا ماكانت قوافل التجارة والتجار تتعرض للخطر من وراء تلك الفوضى ، الأمر الذى قلل من قيمة عيذاب . ويمدنا ابن بطوطه بمشاهداته عن ذلك الصراع واضطراب الأمن وسيادة الفوضى فى أثناء رحلته الأولى اليها فى سنة ١٣٢٦ ميلادية .

هذه العوامل كما ذكرنا كانت التمهيد للاضمحلال والتدهور، الذى استغرق حوالى النصف الثانى من القرن الثالث عشر الميلادى . أما التدهور الحقيقى فقد حدث فى القرن الرابع عشر نتيجة لثلاثة عوامل أخرى مباشرة وغيرمباشرة. والعامل المباشر يفهم على ضوء التطور الذى طرأ على مركز ميناء الطور على الساحل الشرقى لخليج السويس . والمفهوم أنها اشتهرت وازدهرت قيمتها حتى باتت الميناء الرسمى لتجارة مصر المملوكية . ويعنى ذلك تحول جانب كبير من التجارة اليها ، وانصرافها عن ميناء عيذاب . أما العاملان غير المباشرين فهما ازدهار جدة ونمو حركة الملاحة فيها وعن طريقها منذ أوائل القرن الرابع عشر الميلادى من جانب آخر . وكان ازدهار جدة وتدهور الانتاج فى مصر العليا ـ دون شك ـ على حساب عيذاب وقيمة عيذاب ومرور التجارة بها . ونود أن ننتهز هذه الفرصة لكى ندعم رأينا فى قصة حياة الموانى على خط الساحل السودانى ، وارتباط كيانها وحياتها وبقائها بمساندة القوى المسيطرة على البحر الأحمر من ناحية أو فى مناطق الظهير من ناحية أخرى . ونحن لانشك فى أن الاتجاه الى اعتبار الطور الميناء الرسمى لمصر يعنى أن القوة المسيطرة على البحر الاحمر قد أهملت عيذاب ومرور التجارة بها وحكمت عليها بالتدهور والانهيار . وينسب التاريخ لبرسباى كل التصرفات التى هددت كيان التجارة لا فى عيذاب وحدها ، بل فى البحر الاحمر بصفة عامة ، وأنه هو الذى أنزل بها

ضربة قاضية خربتها وبعثرت القاطنين بها والعاملين على ممارسة التجارة وخدمة الملاحة ، وقضت على آخر أمل فى عودة الحياة والنشاط اليها . ومهما يكن من أمر المبررات التى تبرر له فعلته الشنعاء ، فان مجرد القضاء على عيذاب وتخريبها يعنى أن سياسة مصر تجاه تجارة البحر الأحمر قد تغيرت كثيرا عن ذى قبل . ويمكن أن نعتبر كتابات ليون الأفريقى الذى زار مصر سنة ١٥٢٦ ميلادية ، الضوء الذى يوضح لنا صفة ذلك الحدث الخطير ، وما كان من أمر الهجوم عليها وتخريبها .

وعلى الرغم مما حل بعيذاب من خراب ودمار فان موقعها ظل مهما بالنسبة لبعض الاتصالات التى قامت بها بعض العناصر الأوربية من أجل مشروعات تجارية وحربية . ويبدو من ناحية أخرى أنها كانت اتصالات تنطوى على أطماع وأفكار صليبية ، وموجهة ضد الدولة الاسلامية والمسلمين . وقد استخدم الموقع لمرور بعض السفراء من الرهبان وغيرهم الى الحبشة ودنقلة ، وكانا معقلا المسيحية ـ آنذاك ـ فى قلب حوض النيل . ويظن البعض أن اتخاذها وكرا للتآمر ومركزا للنشاط المعادى للدولة الاسلامية حدث منذ أوائل القرن الرابع عشر الميلادى ، أى قبل تخريبها بحوالى قرن كامل . ويؤكد هؤلاء أن برسباى كشف النقاب عن تلك المؤامرات وتنبه لتلك الأخطار التى تهدد سلامة المسلمين من مواطن المسيحية فى حوض النيل جنوب مصر ، وتبين مؤامرة مرسومة بين كل من ملك الحبشة والملك الفونسو الخامس ملك أراجون من أجل شن حرب صليبية فى سنة ١٤٢٩ ميلادية . ويرون بناء على ذلك أن المماليك كانوا محقين فى سياستهم الجديدة التى تتلخص فى التشدد فى معاملة الأوربيين ، وحظر الملاحة عليهم خشية التسرب الى جدة أو الطور ، والتى أدت الى التدهور الملحوظ فى قيمة عيذاب . بل انهم كانوا على حق أيضا عندما أهملوا عيذاب وتسببوا فى خرابها حتى النهاية . ومع ذلك فان الأوربيين لم يكفوا عن الاتصال عن طريقها بملك الحبشة من أجل المصلحة المشتركة فى رسم سياسة صليبية جديدة تتخذ من الحبشة قاعدة للهجوم على الدولة الاسلامية. ومن أهم الشخصيات التى مرت بموقع عيذاب وخرائبها بدرو كوفلهام والفونس دبايفا رسولا ملك البرتغال الى الحبشة سنة ١٤٨٧ ميلادية ، أى بعد تخريبها بحوالى ستين سنة كاملة . وظل موقع عيذاب يحدد ويرسم على الخرائط حتى

كانت خريطة فريدوس سنة ١٤٩٩ والتى كانت آخر تلك الخرئط الذى ظهر عليها . ثم ضاع بعد ذلك كل أثر لموقع خرائب عيذاب فى كل الخرائط التى رسمت للبحر الأحمر وموانيه منذ أوائل القرن السادس عشر . ويظن أن ذلك كان نتيجة مباشرة لعاملين جديدين لهما علاقة لا باختفاء موقع خرائب عيذاب من الخرائط فحسب ، بل بتدهور كل تجارة وموانى البحر الأحمر عن ذى قبل وهذان العاملان هما :

١ ـ كشف طريق رأس الرجاء الصالح فى أواخر القرن الخامس عشر الميلادى واقبال التجارة المتبادلة بين آسيا وأوربا على ذلك الطريق الجديد .

٢ ـ دخول العثمانيين الى مياه البحر الأحمر وممارستهم حق السيادة على مياهه وسواحله وتحريم الملاحة على الأوربيين فيه شمال جدة .

وكلا العاملين كفيل بأن ينتزع من البحر الاحمر وموانيه جانبا كبيرا من التجارة التى كانت تمر به وتدعو الى ازدهار موانيه ونشاطها . وهكذا تضافرت كل العوامل وكل الظروف ووضعت نهاية لفصل آخر من فصول قصة الموانى على خط الساحل السودانى . وكانت هذه النهاية من ناحية أخرى سببا فى ازدهار ميناء آخر هو سواكن .

الفصل الخامس

سواكن
الميناء العربى السودانى

موقع سواكن وملاءمته لرسو السفن ـ ظهورها ونشاطها نتيجة لحسن موقعها وصفته من وجهة النظر البحرية ـ تحليل اسم سواكن وعلاقته بنشاطها ـ سواكن تعاصر باضع وعيذاب وتمر بها تجارة التهريب وبعض من تجارة الدويلات المسيحية ـ شهرتها بعد تخريب عيذاب وانتقال الحدارب اليها .

ســواكن

الميناء العربى السودانى

كان تخريب عيذاب وانهيارها من غير شك العامل الرئيسى فى تطـور مركز سواكن وشهرتها كميناء فى خدمة التجارة والملاحة فى البحر الأحمر . ويعنى ذلك أنها أصبحت منذ أوائل القرن الخامس عشر الميلادى الميناء الأول الذائع الصيت فى خدمة التجارة السودانية التى تشترك فى التجارة العالمية . وقد قامت بدورها وحملت الأمانة خلال خمسة قرون ، تصل اليهـا الطرق وتنساب اليهـا السلع والمنتجات من قلب الأقاليم السودانية . ولعل أهم ما يميز تلك الفترة الطويلة فى تاريخ سواكن والتوجيه البحرى للتجارة السودانية ، هو تطور الظروف فى الداخل والخارج . وكانت تلك الظروف المتطورة الدائمة التغير فى السودان من جانب ، والبحر الأحمر من جانب آخر ، تلعب دورا خطيرا فى حياة سواكن وقيمتها فى خدمة الملاحة والتجارة . ونحن عندما نقرر قيمة الدور الذى قامت به بعد تخريب عيذاب لا نقصد مطلقا أنها قامت أو ظهرت فى ذلك الوقت بالذات . فهى قديمة وكانت معاصرة لأكثـر من ميناء من الموانى التى تعاقبت فى قيامهـا وتطورها وشهرتها على خط الساحل السودانى . ويعنى ذلك أنها قامت بوظيفة الميناء وخدمة التجارة والملاحة قبل أن تمنحها الظروف الفرصة الملائمة ، لأن تلمع وتشتهر وتتحول اليها السفن ، وتزدهر فى خدمة تجارة الدويلات المسيحية فى السودان . ونحن ان كنا لا نملك الدليل على تاريخ ظهورها وقيامها ومرور التجارة بها أو ورود السفن الكبيرة اليها ، فان بعض الكتاب يشير الى أن سواكن أو موقعها على وجه التحديد يعتبر من أقدم المواقع الذى قام فيه ميناء على خط الساحل لخدمة التجارة والملاحة . ويؤكد الأستاذ شاطر بوصيلى (١) أن استخدام موقع ســواكن أقدم من النشـاط البحرى والتجارى الذى مارسه اليونانيون البطالمة فى العهد البطلمى . ويرى أن تسميتها تدل على أنها من أصل مصرى

(١) Bousely. S. A., The Greek Iufluence in the Blue Nile Valley. 1945.

أصيل قديم ، وهو شواخن Showa khon • ويعنى ذلك فى رأيه أنها كانت محطة شوا التى تعتبر اقليما نيليا من صميم الحبشة • ويذكر أن تحول الكلمة خن Khon الى كن Kon كانت نتيجة حتمية للظروف المتعلقة بخلو أبجدية اللغات البجاوية من حرف « الخاء » • وقد افترض البعض الآخر قيام سواكن فى نفس الموقع الذى قام فيه بطلميوس ثيرون المركز البطلمى المشهور • وهذا الافتراض الأخير غير سليم من أساسه لأن كروفت الذى حقق موقع بطلميوس وغيرها من الموانى على خط الساحل السودانى أثبت قيامها فى الموقع الذى يوجد فيه مرفأ عقيق • ويرى أن سواكن ربما قامت ونشأت فى موقع آخر ، غير موقع بطلميوس ثيرون ، وربما كانت تشغله ميناء أخرى من الموانى والمراكز البطلمية الكثيرة الأخرى ويعتقد أن ذلك الميناء البطلمى الآخر هو ليمن ايفنجلز - Limen Evanglais (١) ويرجح ليدن Lyden ميناء آخر قامت سواكن فى موضعه هو سوترليمن Soterlimen (٢) • ومهما يكن من أمر فان تعلق الكتاب بالبحث فى ذلك الموضوع ، والقول أو الاصرار على أن موقع سواكن كان فى خدمة الملاحة والتجارة منذ أقدم العصور التاريخية يعنى شيئا ، ولا يمكن أن يكون غير ذى مغزى • ونحن نعتقد أن ذلك الاصرار يستند الى ادراك تام للموقع الممتاز والظروف الطيبة التى يتميز بها ذلك الموقع • والمفهوم أو المعروف أن هذا الجزء من خط الساحل السودانى يتميز بخليج طبيعى لحماية السفن من الأنواء والعواصف ، كما تلائم أعماقه رسو السفن ودورانها واستقبالها • ويعنى ذلك أن كل أولئك الكتاب يتصورون أن تجارة العصور القديمة ورواد الملاحة فى البحر الأحمر ، لايمكن أن يفوتهم استخدام ذلك الخليج الذى تؤهله كل الصفات والمميزات المناسبة لخدمة السفن • وعلى كل حال فان موقع خليج سواكن لا يبعد كثيرا عن الشروم والخلجان التى لجأ اليها رواد الملاحة ، وليس غريبا أن يكون واحدا منها •

---

(١) Crawfoot, G. W: OP. Cit P. 264

(٢) Lyden, J: Historical Account of Discoveries & Travels in Africa. Vol II PP. 188 — 198



شكل (٤)

كروكى جزيرة سواكن والقناة التى تربط بين الميناء وعرض البحر

ولا يمكن للوصف مهما كان دقيقا أن يصور خليج سواكن وابداع الطبيعة فى خلقه وتكوينه ، والطريق الذى يربط بينه وبين البحر المكشوف • وتوجد هناك ثغرة معقولة معتدلة تفصل فصلا تاما بين الحاجز المرجانى الخارجى الذى يكاد يمتد بحذاء خط الساحل ، وتوفر للسفن الأعماق الملائمة للمرور الى المرفأ • ويمتد الطريق من تلك الثغرة الى الجزء الدائرى من الخليج فى الداخل ، والذى توجد فيه جزيرة سواكن ، فى شكل ذراع من الماء يبدو مستقيما ، ولا يمكن لمن يراه أو يمر به أن يصدق من أول وهلة انه امتداد طبيعى • وربما تصوره البعض قناة صناعية من خلق الانسان ، لأن جوانبه مستقيمة ومنظمة الى حد كبير • ويتجه ذلك الذراع المائى الطبيعى بصفة عامة من الشرق الى الغرب ، تحف به الحواجز المرجانية الخارجية Barrier Reefs وحواجز مرجان خط الساحل Coastal & Fringing Reefs • وتكون الشعاب المرجانية على الجانبين باستمرار ، ومع ذلك فان من يمر بالذراع المائى يمكن أن يميز القناة الجانبية الضحلة التى تفصل عادة بين الحاجز الخارجى وحاجز خط الساحل • أما شعاب المرجان فوعرة ضخمة تكاد لا تغمرها الا بضع أقدام قليلة من ماء البحر • ونود أن ننبه الأذهان الى أن امتداد الذراع واستقامته وتكون الخليج بصفة عامة يرجع الى ظاهرة حدوث التشققات والانكسار • ويعتبر ذلك أيضا مسئولا عن الأعماق التى تلائم رسو السفن فى قلب الخلجان والشروم ونهاياتها الداخلية • وليس ثمة ما يمنع من أن نكرر القول بأن معظم خلجان خط الساحل السودانى تكونت نتيجة لحدوث شقين متقاطعين على شكل صليب • ويمثل كل شق منها ذراعا تكون احداهما موازية لخط الساحل وتكون الأخرى متعامدة عليه بحيث يربط بين الذراع الأولى والمسطح المائى المكشوف للبحر الأحمر • وهذه الخلجان والشروم من طرازين اثنين — كما قلنا — يمتاز الأول بطول الذراع الموازية لخط الساحل وعمقها ، وقصر الذراع الأخرى التى تربطه بالبحر ، أما الثانى فيتميز بطول الذراع المرتبطة بالبحر عن الذراع الموازية لخط الساحل • وخليج سواكن من النوع الأخير الذى يتميز بطول الذراع المرتبطة بالبحر • ويبلغ أقل عرض لتلك الذراع حوالى ٢٠ ياردة وتحف بها عند الفتحة الخارجية والحواجز المرجانية ، التى تنحسر عنها المياه وتبدو مكشوفة فوق مستوى سطح البحر خلال عدد من الشهور من مايو الى أغسطس •

ولا يحف اليابس بالذراع الا على مقربة من نهايتها الداخلية لمسافة ميلين ، ويتصل بعدها مباشرة بالذراع المائى الأخرى ، الموازية لخط الساحل والتى تبدو فى شكل شبه دائرى غير منتظم ، وتوجد فيه جزيرة سواكن وجزيرة الحجر الصحى • وتقسم تلك الجزر المسطح المائى شبه الدائرى الى قسمين ، يمتد الأول على شكل ذراع قصيرة فى اتجاه الشمال الغربى وتتميز بالأعماق الضحلة وكثرة المخاضات (١) ، أما القسم الثانى فيمتد فى اتجاه الجنوب والجنوب الشرقى وهو عميق تقع فيه جزيرة سواكن • ولما كانت الأعماق فيما حولها مناسبة ومنتظمة وملائمة لرسو السفن ، فقد قامت فيما حولها كل مظاهر النشاط والمجهودات المتعلقة باستقبال السفن ورسوها والشحن والتفريغ • ومع ذلك فان دخول السفن وخروجها من الميناء كان لا يتم الا فى ساعات النهار حتى يمكن أن تمر فى سلام خلال المدخل وعبر الذراع المائية الطويلة ، دون أن تتعرض لخطر الاحتكاك أو الجنوح على الشعاب المرجانية • والواقع أن هذه الذراع الطويلة لا تمثل المدخل الوحيد ولكنها أنسبها جميعا لمرور السفن الكبيرة للملاحة البحرية • ويعنى ذلك أن ثمة مدخلين آخرين يمكن أن تسلكهما السفن وهما المدخل الشمالى والجنوبى • ويعتبر المدخل الشمالى الذى يمكن أن تسلكه السفن المتجهة من شمال البحر الاحمر نحو الجنوب أخطرها جميعا ، فى مسافة تبلغ حوالى ٩٠ ميلا • أما المدخل الجنوبى والذى يبلغ طوله ٦٠ ميلا ، ويمكن أن تسلكه السفن القادمة من جنوب البحر الأحمر فى اتجاه الشمالى فهو أقل خطرا • والخطر فى كل من هذين المدخلين نتيجة طبيعية ومنطقية لأنهما عبارة عن طريقين فى القناة الضحلة الجانبية الموازية لخط الساحل تقريبا ، والتى ذكرنا أنها تكون محصورة عادة بين الحاجز المرجانى الخارجى والحاجز المرجانى الساحلى • أما المدخل الرئيسى فهو الأوسط والذى لا علاقة له مطلقا بالقناة الجانبية الضحلة • وهو أكثر عمقا وأقل طولا فلا يزيد طوله على ٣٠ ميلا من عرض البحر الى جزيرة سواكن • وهذا المدخل الأخير كان مستخدما لمرور السفن البحرية ، ولكنه الآن بعد أن زادت أحجامها وزاد الغاطس منها وزاد النمو المرجانى على جانبيه ، بات خطرا ، ولا تستخدمه الا السفن البحرية التى لا يزيد الغاطس منها على ٢٠ قدما •

(١) British Admiralty : Red Sea Pilot P. 210

ويجدر بنا قبل أن نهتم بسواكن وقيمتها من وجهتى النظر التاريخية والاقتصادية أن نشير الى أن تحليل اسم سواكن يتميز بالطرافة • والمفهوم أن ذلك الاسم لم يظهر ولم يستخدم ويتداوله الكتاب والناس الا منذ العصر العربى الاسلامى • فهل يعنى ذلك أنه اسم عربى أصيل • أو على الأقل أطلقه العرب على ذلك الميناء ؟ الواقع أنه ليس من السهل علينا القطع برأى معين فى ذلك الموضوع • لأنه ليس ثمة دليل يمكن الاعتماد عليه • ومع ذلك فان ثمة افتراضات وقصصا يتداولها الناس ويذكرها بعض الكتاب لتحليل اسم سواكن ومصدره ، والأصل الذى اشتق منه • ونذكر فى مقدمة تلك الافتراضات الطريفة ذلك الرأى الذى أشار اليه الأستاذ شاطر بوصيلى فى تحليل الاسم الى مقطعين لكل مقطع منهما معنى مطلق ، ويؤلفان معا معنى عاما • وقد ذكرنا من قبل أنه لو صح ذلك الافتراض لكان دليلا على أنه ميناء قديم مارس فيه الانسان خدمة الملاحة والتجارة منذ وقت بعيد • وتناول البعض الآخر الاسم من وجهة نظر أخرى ، وذكروا أنه مشتق من كلمة عربية أصيلة هى كلمة « سوق » • ويذكرون فى معرض تأييد رأيهم أن منطقة الظهير التى تسيطر عليها صفات الصحراء وشبه الصحراء ، وتتعرض لذبذبة كبيرة فى كمية المطر السنوى من سنة لأخرى ، معرضة لأن يصيبها الجدب والتدهور فى النمو النباتى الممثل فى أعشاب قصيرة فصلية من حين الى حين • ويعنى ذلك الفقر وموت الحيوانات تدهورا فى الموارد الأساسية للسكان • ويؤدى ذلك بطبيعة الحال الى نزوح بعض السكان الى الأراضى فيما حول الموقع الذى قامت فيه سواكن ، حيث تعلموا الصيد ومارسوا التجارة والتبادل التجارى مع من حولهم • وهكذا أصبح الموقع سوقا ومنها اشتق لفظ سواكم Suakim ثم حرف فيما بعد الى سواكن • وهذا الرأى معقول من وجهة النظر الموضوعية ، ولكن ليس من الضرورى أن نفترض القحط والجدب حتى يبرر ذلك تجمع السكان فى ذلك الموقع وما حوله وممارسة التجارة • ولعل من الأوفق أن نتصور أن وصول بعض العناصر العربية النازحة من الجزيرة العربية واستقرارها واختلاطها بالبجاة كان سببا فى التجمع والاهتمام بذلك الموقع الملائم لخدمة التجارة وتوجيهها • ونود أن نشير الى أن هناك رأيا آخر طريفا وغريبا فى الوقت ذاته ، لأنه يقول بأن كلمة سواكن مشتقة من لفظ «سجون» جمع «سجن» • والطريف بل الغريب أن يعتبر ذلك الموقع سجنا يضم الخارجين عن القانون والمجرمين ،

وأن الملك سليمان كان يستخدمه فى ذلك الغرض • ويذكر أصحاب ذلك الرأى أن لفظ سجون أصابه تحريف مع مرور الوقت ، وأصبح « سكون » ومنها اشتقت كلمة سواكن • وثمة رأى آخر يدعمه الخيال وينبثق من قصة خرافية ، يفترض أصحابه أو يزعمون أن ذلك الموقع مرتبط بقصة طويلة هى قصة « السبعة جن » Sava gin • ويردد كثيرون هذه القصة ويرتبون حوادثها ومن ثم ينسبون اليها كلمة سواكن • وهم لا يعترفون بأن للخيال نصيبا كبيرا فى رسم خطوطها وحبكتها • ومهما يكن من أمر فنحن لا نهتم كثيرا بتحليل الاسم أو الوصول الى مصدره الذى انحدر منه ، وان كنا نعتقد أنه ينحدر فى الغالب من أصل عربى أصيل •

وقد عرف اسم سواكن وورد ذكره وشاع بين الناس لأول مرة خلال القرن الثامن الميلادى ، وكان ذلك عندما مرت فلول أسرة بنى أمية الهاربة بعد مقتل مروان الثانى سنة ٧٥٠ ميلادية فى الفيوم • ويتفق ذلك التاريخ فى واقع الأمر مع نشاط العرب النازحين والمهاجرين من جنوب شبه الجزيرة العربية وقبلها الى المواقع الملائمة على خط الساحل الغربى للبحر الأحمر من أجل التجارة وخدمة الملاحة • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن سواكن عاصرت باضع الميناء العربى الخالص ، وأنها كانت تقوم بوظيفتها كميناء فى خدمة التجارة التى ترد اليها فى طرق تنساب من الداخل ، وتربط بينها وبين بعض مراكز التجارة على النيل • ويذكر المقريزى (١) صاحب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار أن هناك طريقا من النيل الى سواكن وباضع ودهلك وغيرها من جزائر البحر ، نجا منه بنو أمية الهاربون عندما جد أتباع العباسيين فى ملاحقتهم • وليس غريبا أن يجمع المقريزى كل تلك المواقع ـ سواكن وباضع ودهلك ـ فى موضع واحد ، لأنه يعنى بذلك أن المواقع التى مارس فيها العرب نشاطهم التجارى كانت على صلة وثيقة بوادى النيل فى ظهيرها الأفريقى • وقد أشرنا فى أكثر من موضع سابق الى أن تلك النقط والمراكز كانت لا تستند الى خدمة الملاحة فى البحر الأحمر كطريق هام لمرور التجارة الدولية ، بل كانت تدعمها تجارة منطقة الظهير والاتصال المنتظم فيما بينها • ولما كانت سواكن قد عاصرت باضع خلال خمسة

---

١ ـ المقريزى : الخطط صفحة ١١٩

قرون على الأقل وعيذاب من بعدها ، فان ذلك يعنى أنهـا عاشت فترة طويلة تمتد من حوالى القرن الثامن الميلادى الى القرن التاسع عشر الميلادى • ولكننا نود أن نشير الى أن تاريخ حياتها الطويل – وان كان متصلا – انما ينقسم الى قسمين متباينين تماما • حقيقة أنها كانت دائما فى خدمة التجارة السودانية ، ولكنها كانت تعاصر باضع وعيذاب ، وكان موقفها مختلفـا تماما عنه بعـد أن انفردت بتلك الخدمة وأصبحت سيدة الموانى على الساحل السودانى • وتصور الفترة الأولى من تاريخ حياتها والتى تمتد من أوائل القرن الثامن الميلادى الى أوائل القرن الخامس عشر ، الصفحات الأولى من خدماتها للتجارة السودانية وللدويلات المسيحية والتوجيه البحرى للسودان • ومع ذلك فان قيمتها خلال هذه الفترة كانت محدودة اذا ما قورنت بقيمة كل من باضع ومن بعدها عيذاب • وينبثق ذلك من علمنا بحقيقتين هما : أن جزءا كبيرا من تجارة الأقاليم السودانية كانت تمر بطريق باضع ثم عيذاب لما لهما – على التوالى – من علاقات متزايدة مع التجارة الدولية ، بالاضافة الى أن سواكن لم تكن على صلة وثيقة بالسفن الملاحية الكبيرة القادمة من المحيط الهندى • ويبدو أن باضع ثم عيذاب كانت شهرتهما وطبيعة خدماتهما للتجارة والملاحة تقلل من قيمة سواكن وتحجبهـا فلم يكن لها ذكر • ولنضرب لذلك مثلا بعدم ورود ذكرها فى عقد الأمان الذى أعطاه عبد الله بن الجهم للملك كانون بن عبد العزيز عظيم البجاة سنة ٨٣١ ميلادية (١) • ولكن ذلك كله لا يعنى شيئا بالنسبة لوجودها ومعرفتها باسم سواكن وقيامها بدور ما فى خدمة التجارة والتبادل ، لأنها كما قلت قد عرفت منذ القرن الثامن الميلادى عندما مر بها الأمويون الهاربون • وتؤكد جميع المراجع العربية القديمة أن سواكن وظهيرها كان يستقبل أفواجا من الأسر العربيـة خلال القرون التاسع والعاشر والحادى عشر • وكانت تلك العناصر تصل اليها عبر البحر من اليابس المقابل مباشرة طلبا للاستقرار فى الوطن الجديد • ويذكر بلوس Bloss أن من بين تلك الأسر العربية أسرة أرتيجا التى ربما تكون قد وصلت اليها خلال القرن التاسع الميلادى (٢) •

١ – المقريزى : الخطط صفحة ٢٧٣

Bloss, J. F. K.: The Story of Suakin S. N. R. P. 280 (٢)

ويبدو أن سواكن ظلت منذ أن بدأ سيل التسرب العربى وحتى سنة ١٢٥٥ ميلادية قرية صغيرة محدودة القيمـة سكانها من الهمج ، وأنها كانت تخـدم نشاطا محدودا لمرور تجارة الدويلات المسيحية فى قلب حوض النيل الأوسط • وتبرر الحقيقتان السابقتان عدم امتداد المد الصليبى البحرى التى تسربت بعض موجاته الى مياه البحر الأحمر فى النصف الثانى من القرن الثانى عشر الميلادى على وجه التحديد • وكان اهتمام أرناط زعيم الصليبيين موجهـا الى الموانى الكبيرة العربية الاسلامية كعيذاب وجدة فقط • ومهما يكن من أمر فان المسعودى الذى وصف سكان سـواكن والنازلين بجزيرتها فى الفترة الأولى من تاريخ حياتها يذكر أنهم من الخاسة ، ويصفهم ياقوت الحوى فى سنة ١٢٢٤ ميلادية بأنهم خليط من الزنوج والمسيحيين ، وأنهم يشتغلون بخدمة التجارة وتوجيهها ، ويمثلون العملاء التجاريين الحقيقيين لكل من الحبشة والنـوبة المسيحيتين • ونحن ننظر لكتابات ياقوت نظرة جدية ، ونعتبرها هامة ومجدية ، لأنها تعاون الباحث فى الوصول الى عدد من النتائج الأصيلة والأساسية التى تحدد قيمـة سواكن ووظيفتها ومركزها كميناء • وأهم هذه النتائج هى :

١ – النتيجة الأولى أولية فى جملتها وتفصيلها ، ذلك أنها كانت فيما يبدو – فى ذلك الحين – مركزا من مراكز النشاط التجارى وخدمة الملاحة على الساحل السودانى ، وأنها كانت على جانب كبير من الشهرة حتى جذبت أنظار الكتاب العرب وأثارت انتباههم • واذا كان ياقوت قد حدد صفة سكانها ، فان ذلك يعنى أن العرب كانوا فيها أقلية محدودة • وأن هذه الأقلية المحـدودة لم يكن الحديث عنها فى الواقع الدافع لذكر سواكن ، انما كانت قيمتهـا وخدماتها ومركزها هى الدافع الأصيل الى ذلك •

وقد لا نعبأ كثيرا على حد تعبير كروفورد (١) Crawford بأن سكانها من المسيحيين فهو لا يثق تماما فيما ورد عن تغليب العناصر المسيحية لا لعدم ثقته فى قول ياقوت ، بل لأنه يعتقد أنهم كتجار يتميزون بأنهم أصحاب حيلة ودهاء ومكر ، يتلونون من أجل مصالحهم الخاصة ، فهم مسيحيون حين يتعاملون مع الدول المسيحية ، ومسلمون فى تعاملهم مع العرب المسلمين • ومع ذلك فنحن

Crawford, O. G. S.: The Fung kingdom of Sennar P.119 (٨)

لا نود أن نحمل قول ياقوت كل ذلك الجدل ، الذى يستند الى الظن والتخمين، ونستطيع أن نذكر أن المسيحيين كانوا يستقرون فى جزيرة سواكن ، وأنهم كانوا يعيشون جنبا الى جنب مع المسلمين فى سلام وأمن تامين · وكان المسيحيون المستقرون فى الغالب ممثلين للتجار الذين يستخدمون سواكن ، ويتعاملون مباشرة مع دولتى النوبة المسيحية والحبشة · ولا شك كذلك فى أنها كانت مركزا هاما نسبيا ، وأنها ضمت جاليات وعناصر واردة من الخارج · يرتبط كيانها ومصيرها وبقاؤها بذلك النشاط التجارى · ومصر ذاتها التى كانت لها السيطرة على عيذاب كانت تهتم بنشاط سواكن وترعاه من بعيد ، بل ربما كان لها مصالح تجارية ، ورعايا مقيمون مشتغلون بالتجارة · وهناك أدلة قوية على قيام تلك العلاقات الاقتصادية الوثيقة بين مصر وسواكن · ويعنى ذلك من ناحية أخرى أنها كانت على علاقة ما بالتجارة الدولية فى البحر الأحمر وحركة الملاحة التى تملأ البحر نشاطا وحركة · ولعل أهم ما يدعم قيام العلاقات بين سواكن ومصر هو صيغة الاحتجاج المصرى الذى وجهه سلطان مصر فى سنة ١٢٦٤ ميلادية لسلطان سواكن ، ومطالبته اياه بحسن معاملة التجار · بل لقد اتبع ذلك بايفاد حملة حربية فى السنة التالية مباشرة بقيادة حاكم قوص ، لتأديب سكانها وسلطانها بالنسبة لسوء معاملتهم للتجار ·

٢ ـ وتلقى النتيجة الثانية الضوء على طبيعة العلاقات بين سواكن وأهل سواكن من ناحية ، وبين مناطق الظهير القريب والبعيد من ناحية أخرى · واشارة ياقوت الصريحة فى تقرير مرور تجارة الدويلات المسيحية عن طريقها تعنى صراحة أنها كانت بمثابة النافذة التى يطلون منها على العالم · أما فيما يتعلق بالظهير القريب فلا مناص من افتراض سيادة العلاقات الطيبة فيه لأن ذلك هو المبرر الوحيد الذى يفسر مرور التجارة وامتداد الطرق والدروب فى قلب أوطان البجاة · وقد أشار المقريزى وابن سليم الأسوانى الى تلك الطرق وأنها كانت تربط بينها وبين مراكز تجميع التجارة على النيل وتنساب فيها السلع والمنتجات السودانية ·

وهكذا كانت سواكن مركزا لنشاط تجارى استرعى نظر مصر وجذب انتباهها ، حتى عمل سلاطين المماليك على وضع أيديهم عليها نهائيا · وليس

من السهل علينا أن نجلو الأمر أو أن نصل الى أصوله وحقيقته ، ومع ذلك فان هناك أكثر من دافع يبرر انتباه مصر والسعى الى السيطرة عليها · ونذكر أن أهم تلك الدوافع وأبلغها أثرا هى وضع الحد للتهديد المباشر أو غير المباشر الذى كان يعترض تجارة البحر الأحمر من ناحية ، واحكام الرقابة على الدويلات المسيحية وعلاقاتها مع الخارج من ناحية أخرى · وربما كان الاهتمام منبثقا من الرغبة الملحة فى تقوية الروابط بين الدول العربية الاسلامية وبين الأعداد المتزايدة من العرب والعناصر العربية التى استقرت فى السودان ، وعلى هوامش الدويلات المسيحية · ومهما يكن من أمر فان سقوط سواكن فى يد مصر كان له مغزى سياسى بعيد الأثر فى السودان ذاته ، لأنه يعنى احكام السيطرة والرقابة العربية الاسلامية على المنفذ البحرى ، والتهديد المباشر لمعاقل المسيحية فى النوبة · وباتت كل الطرق التى كانت تجد فيها منفذا مباشرا الى العالم الخارجى تمر فى قلب أراضى العرب المسلمين · وكان سقوط سواكن فى نظر مسيحيى النوبة خطرا وتهديدا ، وبان رد الفعل المباشر فى المناوشات والهجمات التى قام بها الملك داود على عيذاب وأسوان ، كما يتمثل فى الامتناع عن دفع البقط · وكان النزاع بين الدويلات المسيحية والعرب فى مصر يتجدد من حين لحين ، بعد أن شعروا بعزم مؤكد من جانب مصر على تهديد مصالحهم التجارية ، وزعزعة كيان دويلاتهم · وهكذا بات سقوط دولتى النوبة المسيحيتين محققا ، ومكتوبا له أن يتم مع مرور الوقت وبطريقة يغلب عليها الطابع السلمى · وبذلت مصر من جانبها كل ما فى وسعها لرعاية سواكن والساحل السودانى فى ظهيرها ، وكانت الحملات تصلها من حين الى حين لحفظ النظام واقرار السلام وتثبيت السلطة وجلب السلع وجباية الضرائب (١) · وقد وجهت بعض تلك الحملات ضد البدو فى ظهير سواكن لوضع حد لسلطانها وتعويقها مرور التجارة أو تعريضها للخطر ، ووجهت فى بعض الأحيان الأخرى الى نقط ومراكز ومعاقل فى قلب النوبة المسيحية ذاتها · (٢) وكانت من بين تلك الحملات ، الحملة التى سيرها السلطان الناصر سنة ١٣١٠ ميلادية الى سواكن لتثبيت يد مصر عليها وتأمين التجارة المارة بها · واذا

---

(١) Bloss, J. F. E: OP. Cit P. 182

(٢) Muir, W.: The Mamluke or Slave Dynasty of Egypt P. 72

علمنا أن دولة مقرة المسيحية قد لقيت نهايتها سنة ١٣٤٠ ميلادية ، فان ذلك يدلنا بطريقة عملية على مدى القيمة الاستراتيجية والاقتصادية لميناء سواكن بالنسبة للنوبة المسيحية • وقد أدى سقوطها فى يد العرب المسلمين فى مصر الى اغلاق آخر منفذ كانت تتصل به مع الخارج ، وأصبحت المسيحية فى حوض النيل ـ النوبة المسيحية ـ بمثابة جزيرة مسيحية فى قلب محيط اسلامى ضخم يتزايد مده من حين الى حين ، فيقتطع منها مساحات وأجزاء كبيرة نتيجة للتسرب السلمى للقبائل العربية •

• • • • •

وعندما ننتقل الى الحديث عن سواكن وقيمتها كميناء فى خدمة التجارة واستقبال السفن خلال تلك الفترة نجد أنفسنا مضطرين الى الاعتماد على ماورد عنها فى كتب الرحالة العرب ، الذين كان لهم النشاط فى الزيارة والكشف الجغرافى • ويعتبر ابن بطوطة واحدا من أولئك الرحالة الذين نسبوا لأنفسهم زيارة جزيرة سواكن ، وتحدث عنها • وقد أورد ابن بطوطة فى كتابه تحفة النظار فى غرائب الأمصار وعجائب الأسفار ذكر سواكن وفصل القول فى صفة الميناء ، وما كان من أمر زيارته لها فى القرن ١٤ الميلادى • ويذكر أن زيارته كانت اضطرارية من غير قصد أو تدبير ، وأنها حدثت عندما اضطرت سفينته أن ترسو فى طريقها من جدة الى عيذاب عند رأس دواير فى منتصف المسافة بين عيذاب وسواكن • ويعنى ذلك أنه انتهز فرصة الرسو والتوقف عند رأس دواير ـ روايا ـ فقصد سواكن بطريق برى ، يمتد بحذاء الساحل للتعرف عليها ، وتسجيل بعض المعلومات عنها • وقد أبرز صراحة الاختلاط الواضح بين سكانها الأصليين من البجاة وبين بعض الأسر العربية والمصاهرة فيما بينها • وهذا القول الذى ذهب اليه معقول ويتفق تماما مع رأينا فى أنها كانت نقطة من النقط التى تسربت عن طريقها بعض العناصر العربية من اليابس المقابل فى شبه الجزيرة العربية • ولكن الغريب فعلا أن يصف ابن بطوطة جزيرة سواكن ، ويذكر أنها تبعد بمسافة ستة أميال عن خط الساحل • وهنا

صراعا

ينبثق الشك فى وصفه ، بل وفى زيارته للميناء (١) ويرى البعض منهم بلوس Bloss أن ابن بطوطة مخرف ، ولا يصدق وصفه على سواكن من وجهة النظر الموضوعية • ويرون أنه ربما انطبق على جزيرة يهادور التى تقع الى الجنوب قليلا فى قلب جزيرة نوارات • ويبرر بلوس اعتراضه على أساس أنه ليس من المعقول مطلقا أن يقطع ابن بطوطة ـ المسافة بين رأس دواير ـ روايا ـ وجزيرة يهادور فى يومين اثنين فقط فى رحلة شاقة طويلة على ظهور الابل ، وأنه لو افترضنا جدلا صدق ابن بطوطة ، فان ثمة أدلة مادية تؤكد ذلك الخطأ الجسيم الذى وقع فيه • وأن ذلك يعنى من ناحية أخرى أنه لم يذهب أصلا الى سواكن فى أثناء زيارته للساحل السودانى ، وأنه اعتمد فى وصفه غير الدقيق على ما سمعه من الرواة الذين التقى بهم فى رأس دواير وربما فى عيذاب • ويعتقد أن فى وصفه مايوحى بعدم الصدق وذلك على ضوء ما أورده أساسا عن المسافة بين خط الساحل وجزيرة سواكن ، والتى قرر أنها تبلغ حوالى ستة كيلو مترات • وحقيقة الأمر أنها لاتبعد الا بمسافة ضئيلة للغاية لا تتجاوز بضع عشرات الأمتار تفصلها عن أراضى الظهير المعروفة محليا باسم القيف • وليس من المعقول قطعا أن نفترض تراجع البحر فى القرون الخمسة الأخيرة كل هذه المسافة ، لأنه اذا ما علمنا أن ارتفاع يابس الجزيرة عن مستوى سطح البحر فى الوقت الحاضر لا يتجاوز بضع أقدام قليلة ، ويصبح من الصعب علينا قبول فكرة تراجع مياه البحر كل تلك المسافة • بل انه يعنى من ناحية أخرى أن جزيرة سواكن كانت تحت سطح البحر تماما فى فجر القرن الخامس عشر الميلادى • ولا حيلة لنا فى تبرير ذلك التخريف ، ولا مناص من أن نذكر أن ابن بطوطة لم يصل أصلا الى سواكن ولم يقم بزيارتها • وربما كانت تسجيلاته خلاصة ما وصل الى علمه دون أن يرى بعينه ، وربما كان وصفه منطبقا على مجموعة جزر سواكن التى تبعد عن خط الساحل بمسافة كبيرة ، وتقع فى نفس العروض تقريبا ، ولا علاقة بينها وبين جزيرة سواكن التى كانت ميناء لخدمة التجارة • وبناء على ذلك كله وعلى خلو كتب العرب من التفصيلات ، يكون من

(١) ابن بطوطة : مهذب رحلته المسماة تحفة النظار فى غرائب الأمصار وعجائب الأسفار صفحة ١٨٨

الصعب علينا أن نضع لسواكن الصورة الصادقة فى اطار الحقيقة ، عندما نعبر عن قيمتها وخدمتها للتجارة والملاحة فى البحر الأحمر ٠

ويمكن القول ان سواكن ظلت خلال تلك المرحلة من تاريخ حياتها والتى استمرت الى السنوات الأولى من القرن الخامس عشر الميلادى من الموانى الصغيرة غير المشهورة ٠ حقيقة أنها كانت تؤدى خدمات للتجارة ، ولكن لم تكن سفن الملاحة الكبيرة المحيطة التى تعمل على خدمة النقل والتجارة فى البحر الأحمر وترسو فى عيذاب ثم الطور تصل اليها ؛ ويعنى ذلك أن خدماتها كانت محدودة مؤداها تصريف بعض سلع الدويلات المسيحية ، ومرور الحجاج من المسيحيين الى الأراضى المقدسة فى أورشليم ٠ وقد استمر مرور الحجاج المسيحيين حتى أوائل القرن السادس عشر الميلادى ، حيث ازداد المد العربى الاسلامى وقضى على البقية الباقية من معاقل المسيحية فى النوبة العليا ٠ ويغلب على الظن أن سفن الملاحين العرب كانت تنفرد وحدها بخدمة الاتصالات مع سواكن حتى أنها احتكرت نقل التجارة منها واليها ٠ وتشير المراجع الى أنهم وحدهم كانوا العارفين بالمسالك المؤدية اليها من عرض البحر ، وأنهم كانوا يصلون اليها فى يسر وأمن تامين ٠ ويعنى ذلك أنهم كانوا يحتكرون التجارة ذاتها والتبادل عليها وتسويقها فى أجزاء من الدول العربية الاسلامية ٠ ومن بين تلك السلع تجارة العبيد (الرقيق) التى كانت تجد سوقا مزدهرة فى قلب شبه الجزيرة العربية ٠ ويمكن أن نضيف الى ذلك أيضا أنها كانت فى خدمة تجارة التهريب ومرور السلع المحظورة التى ربما كان من غير الممكن مرورها بطريق آخر الى السوق الخارجية ٠ ونحن لا نعلم بطبيعة الحال شيئا عن طبيعة تلك التجارة الهاربة ، ولكنها فى الغالب كانت فى صورة سلع يتم تهريبها من سواكن لا لأنها محظورة وممنوع تداولها والتعامل فيها ، بل ربما كان لمجرد التهرب من دفع الضرائب والمكوس الجمركية عليها فى ميناء آخر يخضع لاشراف حكومى منظم كعيذاب ٠ ويبدو أن تجارة التهريب قد زاد حجمها واقبالها على المرور بسواكن خلال النصف الثانى من القرن الثالث عشر والرابع عشر الميلاديين ٠ وربما كان ذلك من بين العوامل التى أدت الى اهتمام حكومة مصر بالسيطرة عليها واخضاعها للرقابة المصرية ، بل لو صح ذلك لكان من الممكن اضافته الى مجموعة العوامل التى كانت سببا فى تدهور قيمة عيذاب واضمحلالها ٠ ولا يمكن أن نعنى بذلك

صراعا بين عيذاب وسواكن أو منافسة رسمية على الاستئثار بمرور تجارة الظهير من الأقاليم السودانية ٠

ومهما يكن من أمر فقد انتهت الفترة الأولى من تاريخ حياة سواكن دون أن يكون لسواكن أو لأهل سواكن أو المنتفعين بها علاقة أصيلة بذلك ٠ والواقع أن انتقال سواكن من حال الى حال ترتب على المحنة التى تعرضت لها عيذاب – كما ذكرنا من قبل – على يد سلطان المماليك فى حوالى سنة ١٤٢٦ ميلادية ، وترتب عليها أن فر وهاجر عنها بعض أهلها الى سواكن لاستئناف حياتهم فى خدمة التجارة والملاحة ، لأنهم كانوا قد ارتبطوا فعلا بذلك المورد من موارد الكسب ٠ وتؤكد المراجع أنه فى نفس تلك السنة بالذات والتى خربت فيها عيذاب وصلت السفن التجارية الكبيرة المحيطية الى سواكن من الهند والصين ٠ فكان ذلك بداية عهد جديد ، وتصدرت منذ ذلك الحين موانى الساحل السودانى ، واعتلت مرتبة ممتازة بين موانى البحر الأحمر بصفة عامة ٠

الفصل السادس

سواكن

الميناء العثماني السوداني

تعرضها للذبذبة بين الشهرة والتدهور ـ ارتباط الذبذبة في القرن الخامس عشر بعوامل مختلفة ـ ظهور القوة العثمانية والسيطرة على سواكن وخط الساحل ـ ظهور قوة الفنج في الأقاليم السودانية ـ الاتفاق بين القوتين على مرور التجارة بها وعودة النشاط اليها . عودة الى الذبذبة والتدهور في القرن ١٧ ، ١٨ وأوائل القرن ١٩ .

سواكن

الميناء العثمانى السودانى

ليس غريبا أن تصبح سواكن بعد تخريب عيذاب ميناء السودان الرسمى فى خدمة مرور التجارة والسلع السودانية والأفريقية التقليدية . ونحن نؤكد أن شهرتها وازدياد قيمتها كانت تستند الى ظروف تنبثق من واقع الظروف السياسية والاقتصادية . أما الظروف السياسية فتفهم على ضوء علمنا بالتوسع المصرى والسيطرة على ذلك الجزء من أقصى شمال شرق السودان خلال القرن الخامس عشر الميلادى . ويعنى ذلك ظهور القوة السياسية التى يتحتم وجودها ونشاطها فى رعاية ومساندة موانى الساحل السودانى ، ودفع خطر البدو الذين يعيشون فى ظهيرها عنها . وكانت الظروف الاقتصادية من ناحية أخرى والتى تتلخص فى انتظام الملاحة فى البحر الأحمر وتدفق التجارة المتبادلة بين الشرق والغرب تعنى ازدياد الحركة فى موانى البحر الأحمر بصفة عامة . هذا بالاضافة الى أن التطورات الحضارية فى العالم كانت سببا فى الاقبال على سلع ومنتجات الأقاليم السودانية والأفريقية كسن الفيل وريش النعام والصمغ والعبيد (الرقيق) . ومع ذلك فان هذه المرحلة من تاريخ سواكن والتى تمتد من أواخر القرن الخامس عشر الى أوائل القرن التاسع عشر الميلادى تتميز بظاهرة غريبة وهى الذبذبة وتفاوت قيمتها وشهرتها فى خدمة التجارة والملاحة من حين الى حين . ولا يمكن أن يسجل الخط البيانى لها صعودا مستمرا فى الشهرة ، بل هى تارة ميناء هامة مشهورة ومزدهر صيتها كمنفذ للتجارة السودانية ، وكمرفأ لاستقبال وخدمة سفن التجارة الدولية ، ثم تعود فتخبو شهرتها وتفقد قيمتها وتتدهور أهميتها الى حد خطير يثير الدهشة . وتلك فرصة مناسبة نهتبرها لندعم رأينا فى صفة موانى البحر الأحمر ، والتى تتميز جميعها بحساسية أكثر من غيرها من موانى العالم وتتأثر بأى هزة تتعرض لها الملاحة . بل أن انعزالها وبعد مناطق الظهير المنتجة عنها بمسافات ليست بالقصيرة واحتياج المنتجات لأن تمر اليها فى مناطق فقيرة ، يعيش سكانها فى بداوة تامة ، يعنى أن مقومات حياتها لا تخضع لارادتها مطلقا .

وتفسير ذلك التذبذب الذى أصاب قيمة سواكن بين الصعود والهبوط وتعاقب الأهمية والتدهور ، لا يكون الا على ضوء الفهم الحقيقى الكامل لطبيعة العلاقة بين القوة المسيطرة على الساحل السودانى وظهيره من جانب ، والتيارات السياسية والاقتصادية فى البحر الاحمر وعلاقتها بالطرق الرئيسية الأخرى التى تسلكها التجارة الدولية بين الشرق والغرب ، كطريق الخليج الفارسى والطرق البرية عبر آسيا من جانب آخر . والواقع أن سواكن وغيرها من موانى البحر الأحمر كانت تتحمل دائما عبء كل التطورات والظروف التى تتحكم فى البحر الأحمر وقيمته كشريان لمرور التجارة وعبورها من الجانب الآسيوى الى حوض البحر المتوسط وأوربا . ولنضرب لذلك مثلا بقيمة سواكن فى القرن الخامس عشر الميلادى من سنة ١٤٢٦ الى سنة ١٥٠٠ م ، فهى كما ذكرنا بعدما انفردت بخدمة الملاحة والتجارة باتت مشهورة مزدهرة غنية وظلت كذلك حتى وجدت ظروف معينة فى أواخر القرن الخامس عشر حجبت شهرتها وقللت من أهميتها . ويمكن أن نلخص تلك الظروف فى حدثين أساسيين وخطيرين هما : ـ

أولا ـ كشف طريق رأس الرجاء فى أواخر القرن الخامس عشر الميلادى ، واتجاه جانب كبير من الملاحة المحيطية اليه حتى بات منافسا خطيرا لكل الطرق التى تمر بها التجارة بين الشرق والغرب ومن ضمنها طريق البحر الأحمر .

ثانيا ـ تدهور النفوذ المصرى على خط الساحل وفى البحر الأحمر وذلك كنتيجة لاضطراب الحياة السياسية وتدهورها فى دولة المماليك فى مصر ذاتها . ويعنى ذلك أن البحر الأحمر والتجارة والملاحة فيه فقدت القوة التى تحفظ نظامها . واذا أضفنا الى ذلك تناقص حجم التجارة المارة به فان ذلك يعنى اتجاه بعض الوسطاء الى أعمال السطو والقرصنة ، الأمر الذى أدى الى مزيد من التدهور .

وليس ثمة شك فى أن تدهور الموقف فى البحر الأحمر وتجارته كان له انعكاسات حتمية أصابت شهرة سواكن وقيمتها فى الصميم . بل ان تدهور واضمحلال القوة السياسية والاقتصادية لدولة علوة فى أواخر القرن الخامس عشر وقبل انهيارها بسنوات قليلة كان له انعكاسات أخرى فى مرور التجارة

والمنتجات من الأقاليم السودانية الى سواكن . وليس أدل على صدق تلك الحقيقة من أنها عادت بعد سنوات قليلة فى فجر القرن السادس عشر الى التمتع بالشهرة وازدياد حجم التجارة وعدد السفن الواردة اليها حتى تربعت على قمة المجد مرة أخرى . وكان ذلك نتيجة مباشرة وحتمية لانقضاء عوامل الضعف والتدهور ومولد الظروف الجديدة التى تبلورت فى كل من الأراضى السودانية والبحر الأحمر . وتتمثل تلك الظروف فى ظهور قوة الأتراك العثمانيين وسيطرتها على كل من مصر والبحر الأحمر من جانب ، وقيام دولة الفنج وظهورها فى الأراضى السودانية وفرض سلطانها على مساحات كبيرة فى الجزء الأوسط من حوض النيل من جانب آخر . ولعل من الطريف أن نشير الى أن القوة العثمانية اعتمدت على البحر الأحمر والنشاط فى مياهه من أجل السيطرة عليه وعلى سواحله وموانيه ، وكان ذلك على نقيض السياسة المملوكية التى فضلت دائما الاستناد الى اليابس والاعتماد على القوة البرية لتحقيق نفس الأغراض (١) . وتكاد تعيد سياسة العثمانيين الى الأذهان ماكان من أمر السياسة البطلمية أو سياسة وسطاء التجارة من العرب الذين اعتمدوا على مظاهرة القوة البحرية والنشاط البحرى لهم ، فى وضع أيديهم على نقط ومراكز التجارة على خط الساحل . أما اليابس فى ظهير خط الساحل وما وراء تلال البحر الأحمر فقد وضعت قوة الفنج الصاعدة حدا لآخر دويلة من دويلات النوبة المسيحية سنة ١٥٠٤ ميلادية ، وشغلت ذلك الفراغ السياسى الكبير . وكان قيام دولة الفونج وظهورها سابقا بفترة قصيرة للغاية لوصول النشاط والقوة العثمانية الى مياه البحر الأحمر وسواحله ، ومع ذلك فان تجمع أجزائها استغرق بعض الوقت . وجدير بالذكر أنها كدولة قامت على أساس من المعاهدات التى عقدت لتجمع شمل بعض المجموعات القبلية فى شكل اتحاد فيدرالى لها منه المظهر على الأقل . وتجمع كل الدراسات التى تناولت الفنج وكيانهم السياسى على أنها دولة جمعت الأهداف الاقتصادية والتجارية بين أجزائها قبل أى شىء آخر . وعلى الرغم من أن تجمع الفنج كان فى قلب السودان الأوسط فيما حول النيل وروافده الكبرى الا أن نشاط الدولة

---

(١) Crawford, O. G. S : The Fung Kingdom of Sennar. P. 123

وعنايتها وحملاتهـا وجهت مباشرة الى شمال شرق السـودان فيما بين التلال والنيل ، من أجل بسط نفوذها والاستيلاء على مناجم الذهب ، والاتصال بالمنفذ الطبيعي لمرور التجارة على خط الساحل وتأمين الطرق اليهـا • ونحن حقيقة لا ندرك طبيعة الاتصال أو العلاقات بين الفنج وسواكن فى ذلك الوقت المبكر ، ومع ذلك فان قيام الفنج بحفر حفير الفلاح قرب سواكن وتجهيزه من أجل توفير الماء لها ، يحمل أكثر من معنى ، ويدل على اهتمام حقيقى بسواكن وقيمتهـا لمرور التجارة • ويشير جاكسون صاحب كتاب سن النار Jackson الى أن عبد الله جماع حليف سلطان الفنج كان يشرف على سواكن ضمن ممتلكاته • ومع ذلك نحن لا نملك الأدلة التى تدعم ذلك الزعم لأنها خضعت للنفوذ والحكم العثمانى بعد وقت قصير للغاية من قيام دولة الفنج • ونعتقد أن اهتمام الفنج بسواكن من الأمور المقبولة شكلا وموضوعا ، لأنها دولة قامت ــ كما ذكرت ــ على أسس من الواقع الاقتصادى ، وهى خدمة التجـارة والتبادل التجارى • وليس ثمة شك فى أن سنار عاصمة الفنـج كانت مركزا لتجميـع التجـارة وتوجيهها ، وكانت تربطها القوافل فى الاتجاهات المختلفة بكل من مصر ودنقلة والحبشة ودارفور وفزان • هذا بالاضافة الى الطرق التى تربط فيمـا بينهـا وبين سواكن على خط الساحل السودانى • وكانت الاتفاقات والمواثيق والعهود بين الفنج ومعظم القبائل على امتداد الطرق تنظم مرور القوافل وتمنحها الأمن والحماية والسلام •

واذا كنا قد فصلنا القول فى قيـام الفنج وظهور العثمانيين باعتبـارهما مسئولين عن ارتفاع قيمة سواكن ، فان ثمة حقيقة تدعم ذلك القول وتفسره ، وهى أن الاتفاق بينهما كان قائما على تنظيم مرور التجارة وخروجها الى السوق العالمية • ولم يسجل التاريخ صراعا أو نزاعا بين قوة الفنج والقوة العثمانية فى سواكن فى أى وقت من الأوقات خلال القرن السادس عشر الميلادى • وكان الفنج يتكفلون بتجميع السلع والمنتجات وتوجيهها فتمر القوافل فى رعايتهـا عبر الطريق من سنار الى كسلا ، ثم الى سواكن فى سلام وأمن وانتظام ، أما العثمانيون فكانوا يشرفون فى سواكن على تسويقها وشحنها والتبادل عليها • وكان لذلك التعاون الايجابى أثر فعال فى ازدياد حجم التجارة وارتفاع قيمـة سواكن وازدهارها • ويبدو أن تجارة البحر الأحمر قد عادت الى سابق عهدها من نشاط وازدهار بعدما أعاد العثمانيون الأمن فيه ، حرصا منهم على مركزهم

الحيوى الممتـاز ، وعاد الأوربيون اليه لا من أجل التجـارة فحسب ، بل من أجل أغراض سياسية أخرى • والحقيقة المتعلقة بعودة النشاط الأوربى الى البحر الأحمر لا تحتاج الى تفصيل أو تفسير ، لأنها كانت فى صورة محاولات ايجابية من أجل الوصول والمشاركة فى السيطرة عليه • وليس غريبا أن تنشط التيارات السياسية الأوربية فى ذلك الوقت المبكر ، لأنها فى الواقع كانت تدرك قيمة البحر الأحمر من جانب ، وتضم فى طياتها نزعات صليبية من جانب آخر • وكان التيار البرتغالى عميد تلك التيارات وأقواها ، بل انه كانت له مشروعات ضخمة وأحلام عريضة ، ترتكز على استجابة امبراطور الحبشـة المسيحية ، والتى كانت ترى أنه سبيل للتخلص من النفوذ العثمانى والاسلامى الذى كاد يزهق روحها • واذا كانت الحبشة ترى فى ذلك خلاصا لها من عزلتها وموقعها الداخلى الذى يقلل من فرص مرور التجارة والاتصال بالخارج ، فى ظل الاشراف العثمانى الاسلامى فى مصوع وسواكن وغيرها من الموانى الخاضعة للعثمانيين ، فان البرتغاليين كانوا تواقين الى السيطرة على خط الساحل السـودانى لتقفز منه الى مكة والأراضى المقدسة من جانب ، والقاهرة معقل الاسلام فى جانب آخر • واقترح البرتغاليون فى ذلك الحين مشروعا عدوانيا خطيرا تستعين على تحقيقه الحبشة بقوات مسيحية من ثلاث دول أوربية أصيلة فى التعصب الدينى (١) • ويعيد ذلك المشروع الى الأذهان ذكرى النعـرة الصليبية التى سـيطرت فى القرون السابقة ومحاولة لاحيائها • وكان المفروض أن ترسل فرنسا قواتها الى سواكن وتحتل اسبانيا ميناء زيلع ، وتستولى البرتغال على مصوع (٢) • وقد فشل ذلك المشروع وتحطمت آمال الحبشة وحلفائها على صخرة السـيطرة والقـوة العثمانية ويقظتها ، ولأسباب كثيرة أخرى لا نجد جدوى فى بحثها وتفصيل القول عنها • والمفهوم أن العثمانيين كانوا يحرمون على كل السفن الأوربيـة المرور والملاحة شمال جدة ، حتى أصبحت سواكن على الجانب المقـابل آخر الموانى التى يمكن أن تصل اليها الملاحة • ويعنى ذلك أنها كانت فرصة مكنت سواكن من أن تقوم على خدمة أعداد متزايدة من السفن • وثمة عوامل مساعدة

(١) كانت اتصالاتهم بالحبشة ــ من فرط التعصب ــ تهدف الى تحويلها من المذهب الارثوذكسى الى المذهب الكاثوليكى •

(٢) Crawford, O. G. S. OP. Cit. P. 321

أخرى كانت تمنح سواكن كل الفرص الملائمة ، لنموها وازدياد قيمتها وتجارتها وخدماتها للملاحة . ونذكر من تلك العوامل عاملا يتصل أيضا بالمحاولات الأوربية التى بذلت من أجل السيطرة أو المشاركة فى السيطرة على الأقل على البحر الأحمر . ويفهم ذلك العامل على أساس أن الفشل الذى لاحق المشروع البرتغالى – الحبشى لم يضع حدا للصراع بين التيار السياسى البرتغالى الدخيل الذى يستند الى حليفته الحبشة وبين التيار العثمانى الاسلامى صاحب السلطة والسيطرة على البحر وسواحله وموانيه . وكانت مصوع مركز ذلك الصراع والتنافس ، لأن الأحباش كانوا يرغبون رغبة حقيقية فى طرد المسلمين والتخلص منهم نهائيا (١) . وترتب على ذلك الصراع أن تحولت بعض التجارة وانتقل معظم النشاط منها الى سواكن ، حتى كادت تحتكر خدمة السفن والتجارة ، وأصبحت سيدة موانى البحر الأحمر جميعها . وقفزت سواكن فى ظل تلك الظروف كلها الى الصدارة بالنسبة لكل الموانى فى كل أنحاء الدولة العثمانية الاسلامية خلال القرن السادس عشر .

ويذكر دكسترو Decastro فى وصفه لسواكن أنها أصبحت أغنى مدن التجارة فى الشرق ، ولا يضارعها فى نظره الا ميناء لشبونة البرتغالى . وقد مر بها سنة ١٥٤١ ميلادية أى بعد وصول العثمانيين اليها بوقت قصير ، ضمن حملة برتغالية كانت موجهة ضد البحر الأحمر ، ومرت بالساحل السودانى وبكثير من موانيه وشرومه وخلجانه . ويشير دكسترو الى أن المسالك المؤدية اليها متعددة ، ولكنها ضيقة الأمر الذى يجعل عبور الصخور والحواجز المرجانية مهمة صعبة للغاية ، ولا يمكن التغلب عليها بمجرد جمع المعلومات والتعرف عليها . ويعنى ذلك أن الملاحة اليها فى تلك المسالك التى تبدو على شكل خوانق تعتبر – فى نظره – ضربا من ضروب المخاطرة . ويذكر فى ذلك الصدد أن الطريق يبدأ مستقيما ، ثم يتحنى لدرجة أنه يثير الرعب فى نفس الملاح ، حيث تستمر سفينته المتقدمة فى خطر دائم . ويرى أن عبور تلك المسالك والمرور بها من والى الميناء تتطلب خبرة عالية فى توجيه السفن وقيادتها . وعلى أن يتم

(١) Trimingham : Islam In Ethiopia. PP. 87 – 9.

ذلك فى ساعات النهار حتى لا تجنح السفن أو ترتطم بالحواجز المرجانية (١) .

أما المرفأ فيذكر أنه واسع وعميق ويتسع لحوالى ٢٠٠ سفينة وما لا يحصى من القوارب الصغيرة . وتحتل جزيرة سواكن قلبه ، فتحيط وتحف بها الأرصفة والمراسى والمرابط التى تتجه من الشمال الشرقى الى الجنوب الغربى . ولا يتعرض المرفأ لهبوب الرياح الشديدة أو العواصف والأنواء ، بل تبدو صفحته هادئة دائما والأمواج ضعيفة غير ظاهرة . ولا يمكن ملاحظة أو تتبع أى أثر خطير للمد والجزر . ويعتقد دكسترو أن شهرة سواكن (٢) وغناها وازدحامها بالحركة وتزايد قيمتها فى خدمة التجارة والملاحة ، ترجع الى أسباب أساسية هى : –

أ – ملاءمة المرفأ الطبيعى لرسو السفن وحمايتها .

ب – سهولة عمليتى الشحن والتفريغ من السفن ، لأن المرابط لا تبعد كثيرا من مواقع السكن والتخزين .

ج – اتصالاتها بالجهات البعيدة ونشاطها التجارى مع الهند وملقا وموانى البحر الأحمر الأخرى .

د – حصانة موقعها وامتناعها على القطع العسكرية البحرية التى لا يمكن أن تقترب اليها أو أن تهددها بسهولة من عرض البحر .

ويعتبر وصف دكسترو لسواكن صادقا الى حد ما ، ولكنه مع ذلك أهمل

(١) لعل من الغريب أن يطعن دكسترو فى كفاءة الملاحين والقباطنة العرب فى الوقت الذى يذكر فيه أن سواكن كانت تعج بالسفن والحركة والنشاط . ويمكن القول أن التجنى مرجعه الى أنه كان على رأس حملة تمثل مجهودا ايجابيا للتيار البرتغالى المعادى للمسلمين .

(٢) يذكر كمرير تعليقا على كتابات دكسترو أن سواكن لم ترد ضمن الموانى التى أشار اليها بطليموس الجغرافى . ويشير الى أنها عربية اسلامية وكانت لها شخصيتها المستقلة قبل أن يتسرب اليها نفوذ الدولة الاسلامية الكبرى .

الاشارة الى بعض الظروف التى كانت تعيش فيها . كما أنه أهمل تماما العلاقات الاقتصادية بينها وبين الأقاليم السودانية فى ظهيرها . والتعرف على تلك العلاقات يلقى الضوء على جانب من جوانب الشهرة والغنى والازدحام بالحركة والنشاط والتبادل . وليس ثمة شك فى أن وصول الطرق اليها من الداخل ومرور التجارة بها كان منتظما . وكانت هذه الطرق بمثابة الشرايين التى تضمن لها الحياة والوفرة والغنى ؛ ومع ذلك فان هذه الشهرة لم تلبث أن تبددت وتضاءلت ، ولم تستقر لها كل الظروف الطيبة التى وفرت لها الغنى والازدهار والمركز الممتاز . وبعد أن صعدت الى قمة المجد واحتلت مكانة مرموقة فى خدمة التجارة والملاحة بصفة عامة ، وتوجيه التجارة السودانية نحو البحر الأحمر ، تراجعت بل تعرضت للتدهور والانهيار حتى أصبحت ميناء قزما صغيرة . ويمكن أن نحمل الحكم العثمانى المضطرب المتدهور مسئولية ذلك الاضطراب وما أصاب موانى البحر الأحمر من تدهور بصفة عامة . ونعتقد أن سياسة العثمانيين التى كانت تهدف الى محاربة التيارات الأوربية الطامعة ، كانت لها انعكاسات خطيرة قللت من نشاط التجارة العابرة الى أوربا وعرقلت نشاط التجار الأوربيين العاملين على طريق البحر الأحمر . ويبدو أنهم كانوا يخشون على أنفسهم وأموالهم وتجارتهم من المعاملة العثمانية السيئة ونشاط القبائل المعادية الايجابى . بل ان الحبشة ذاتها التى اكتشفت خطر الاتصالات الأوربية خشية تحويل شعبها الأرثوذكسى الى المذهب الكاثوليكى ، اسهمت فى خلق سياسة جديدة فى معاملة الأوربيين . وتتمثل تلك السياسة فى تحالف حبشى-عثمانى واتفاق على مقاومة أى نشاط أوربى فى أى صورة فى مياه البحر الأحمر وعلى سواحله . ويعنى ذلك من ناحية أخرى ان اتفاق الأحباش والعثمانيين وضع حدا للنزعة الصليبية التى كانت تود لو تسربت من تلك الناحية . وشملت المقاومة كل الأوربيين من البرتغاليين والفرنسيين وغيرهم . كما فشلت تبعا لذلك كل المحاولات الهولندية فى انشاء أو اقامة نقط أو محطات تجارية على ساحل البحر الأحمر بصفة عامة . ونذكر بهذه المناسبة أن تلك السياسة الجديدة كانت خطيرة بالنسبة لقيمة البحر الاحمر كشريان لمرور التجارة بين الشرق والغرب . وينبثق ذلك الخطر من علمنا بأن سياسة الحظر التى فرضت على سفن معينة وعناصر نشيطة عاكفة على نقل التجارة ومرورها يعنى التخلى عن السياسة القديمة ، التى كان قوامها

حرية الملاحة والمرور وخلقت منه بحرا حرا مفتوحا لملاحة كل السفن . ويعنى ذلك من ناحية أخرى تحول النشاط الأوربى بعيدا عن البحر الأحمر . وقد تركزت كل الجهود الأوربية على سواحل غرب وشرق أفريقية ووسطها حيث وضعت النقط والمراكز المتناثرة المبعثرة من أجل الحصول على السلع الأفريقية والتبادل مع الأفريقيين مباشرة . وأسهمت تلك النقط من جانب آخر فى خدمة الملاحة التى تحولت فى جملتها الى طريق رأس الرجاء الصالح ، حتى أقفر البحر الأحمر من كل أثر لمرور السلع بين الشرق والغرب . وهكذا فقد طريق البحر الأحمر نتيجة لكل تلك السياسة ولكل تلك الظروف وفقدت موانيه ومن ضمنها سواكن حركة مرور كل السفن التى كانت تنقل التجارة الدولية .

ومهما يكن من أمر ذلك التدهور الذى عرض سواكن لهزة عنيفة ، وأصاب غيرها من الموانى الخاضعة للنفوذ العثمانى كمصوع ، فانه كان كفيلا بتدهور فى السلطة العثمانية حتى لم تعد لها الا صورة السيطرة الرمزية البحتة . وتشير بعض المراجع التاريخية الى أن ضعف وتدهور السلطة العثمانية على سواحل وموانى البحر الأحمر كان نتيجة لاتساع رقعة الامبراطورية فى اتجاهات كثيرة فى كل من أفريقية وأوربا وآسيا ، الأمر الذى أدى الى تشتيت قوى الدولة وانصرافها عن بعض الأجزاء وتركيزها نحو أجزاء أخرى . والتدهور فى السيطرة العثمانية حقيقة سواء انبثق من تدهور التجارة ومرور السفن ، او من انصراف الدولة الى ممتلكاتها الجديدة أو منهما معا مجتمعين . وكان ذلك التدهور كفيلا بوقوع البحر الأحمر فى قبضة سيطرة فعلية لعناصر من اللصوص وطغمة من المجرمين والأفاقين الذين يسرت لهم الظروف فرص اقتناص الثروة (١) . وكان ذلك مدعاة لمزيد من التدهور وتناقص حجم التجارة وعدد السفن بعد أن مر التجار بتجارب مريرة ، وافتقدوا الأمن والطمأنينة على أموالهم وأنفسهم . واذا كانت سواكن قد قاست من جراء ما طرأ على البحر الأحمر وتجارة البحر الأحمر ومرور السفن فيه ، فان ظروفا سيئة أخرى كانت تقلل من قيمة التجارة التى تصل اليها من الأقاليم السودانية وظهيرها . وتتلخص تلك الظروف غير الملائمة فى تسرب الضعف الى القوة المسيطرة على قلب الانتاج

(١) Bloss. J. F. E. : OP Git. P. 293

فى السودان ، وسيادة الاضطراب والفوضى بين قبائل منطقة الظهير المباشر من البجاة • وكان ضعف الفنج منبثقا من نظام وتنظيم دولتهم ، لأنهم فيما يبدو كانوا لا يملكون القدرة على ازالة العصبية القبلية وخطرها ، ولايملكون القدرة على التحكم فى تحركات القبائل لتوسيع أو تغيير مواطنها على حساب غيرها • وكان ذلك مصدر قلق ونزاع وقتال مسلح يحتدم من حين الى حين ، وفى أكثر من موقع ، حتى اضطرب الانتاج وتدهور حجمه • وليس ثمة شك من ناحية أخرى فى أن النزاع المباشر بين الفنج والهدندوا ، والذى اشتد بعد تقدمهم وزحفهم نحو رأس دلتا القاش من أجل توسيع أوطانهم فى أجزاء أكثر غنى بالنبات وموارد المياه ، كان مسئولا عن الاضطراب والقلق فى نظام مرور القوافل من قلب الأقاليم السودانية الى سواكن • ولا يعنى تدهور الأمن عدم انتظام مرور القوافل فحسب ، بل انها كثيرا ماكانت تتعرض للسلب والنهب على طول الطريق • ولعل من الطريف أن نذكر أن السلع والبضائع القليلة التى كانت تسلم وتنجو من خطر الطريق ، كانت تقع فريسة سهلة لنهب وسلب وفوضى عمال الحكومة ، والسلطة العثمانية فى سواكن ذاتها ، ولا يكاد يصل منها الى الخارج الا أقل من القليل •

وهكذا كان الضعف والاضطراب فى كل من البحر الأحمر والأقاليم السودانية مدعاة لتدهور واضمحلال سواكن مرة أخرى • وقد استغرق التدهور كل القرن السابع عشر • ومع ذلك فان العلاقات التجارية بين كل من سنار وسواكن ظلت قائمة فى شكل قوافل محدودة العدد تصلها من حين الى حين وفى غير انتظام (١) • ونحن وان كنا لا نملك الدليل على التقدير السليم لتدهور التجارة وهبوط أحجامها الا أننا نعتقد أنها كانت تتناقص من سنة لأخرى ومن حين الى حين ، تبعا لتدهور الأحوال السياسية والاقتصادية لمملكة الفنج • بل اننا نتصور أنه لو لم تكن ثمة حاجة ملحة وطلب متزايد على الرقيق فى أنحاء من العالم العربى القريب ، لتعرضت التجارة وتعرضت سواكن ذاتها لتدهور أشد وأوضح • ويعنى ذلك أنها باتت ميناء لخدمة تجارة الرقيق ، ومركزا لتلبية احتياجات العرب الأثرياء فى شبه الجزيرة العربية • وأدى ضعف ملوك الفنج وفقدانهم

(١) Lyden, J.: Op. Cit. P. 69

السيطرة والسلطة والاشراف على تسيير القوافل وتنظيمها من ناحية ، وتراخى قبضة العثمانيين على البحر الأحمر أكثر وأكثر من ناحية أخرى ، الى المزيد من التدهور خلال القرن الثامن عشر الميلادى • وتؤكد كل المراجع أن السفن الأوربية ومعظم التجارة هجرت البحر الأحمر حتى أقفر تماما ، وسارت الحالة فى سواكن من سيىء الى أسوأ ، وخلت مراسيها من كل السفن الكبيرة •

ولعل أفضل مايصور لنا حالة التدهور والبؤس الذى شمل سواكن وسكانها ، تلك الانطباعات التى سجلها بعض الرحالة من الهواة والمستكشفين الذين زاروا الساحل السودانى فى فجر القرن التاسع عشر الميلادى ، وقبيل التوسع المصرى مباشرة • والطريف حقا أن اثنين منهما زارا الساحل ومرا بسواكن من اتجاهين متباينين ، جاء الأول من ناحية البحر وجاء الثانى من ناحية اليابس السودانى • وقد سجل فلانشيا تلك الزيارة التى تمت فى حوالى سنة ١٨٠٥ ميلادية وصور فيها حالة الاضطراب فى البحر الأحمر وتدهور التجارة فيه • أما بوركارت فقد وصل الى سواكن بعدما طاف بأجزاء من شمال السودان ، وصور حالة الضعف والتدهور فى كيان الدولة السياسى والاقتصادى ، على حد سواء • وقد تعرض فلانشيا الذى مرت سفينته بحذاء الساحل السودانى واقترب بها كثيرا من شرومه وخلجانه ، لوصف سواكن ومراسيها كما شاهدها على الطبيعة • ونحن نشعر أن خير ما سجله كان عندما وصف قيمة المرفا من الناحية البحرية ، وكونه ملائما لحماية السفن من العواصف والأنواء • ومع ذلك فانه يقرر أن أهم عيوبها هو وعورة الطريق اليها من عرض البحر ، حتى أنه يعتبر دخول السفن وخروجها منه ضربا من ضروب المخاطرة والمجازفة • ويذكر أنها فقدت قيمتها ومركزها الممتاز الذى كانت قد وصلت اليه خلال القرن السادس عشر الميلادى • وأنها لم تعد ذات قيمة من وجهتى النظر الاقتصادية والعمرانية ، ولم تحافظ على نشاطها الذى دفع كسترو الى تسميتها بلشبونة الشرق • ويشير فلانشيا الى أنه لم يجد فى الميناء أى أثر للسفن التجارية الضخمة ، أو ما يوحى بمرورها عليها من وقت لآخر • ويعنى ذلك صراحة التدهور وانخفاض حجم التجارة ، وأنها تكاد تقتصر على مرور سلع معينة فى مقدمتها العبيد • أما بوركارت الذى زارها فى تاريخ لاحق قريب لزيارة فلانشيا فقد وصفها ضمن حديثه عن رحلته الطويلة التى زار فيها أوطان البجاة • وقد وصل اليها ــ كما ذكرنا ــ من ناحية النيل وعبر أوطان البجاة ، بعد أن زار البلدان الكثيرة المبعثرة على ضفة النهر

اليمنى كشندى والدامر وبربر • وكان يكشف عن التدهور فى كل مكان من مدن النيل وسواكن على حد سواء • وقد أشار صراحة الى أن تدهور شندى والدامر وبربر نتيجة ايجابية لتدهور التجارة وتدهور دور كل واحدة منها فى تجميع التجارة وتوجيهها الى سواكن أو الى صعيد مصر • أما سواكن فقد صور الخراب الذى كانت تعانيه ، وذكر أن حوالى ثلثى المدينة غير مسكون ، هجره أهله ولم يعد فيها الا الحدارب ، وهم وحدهم المهتمون بالتجارة وخدمة الملاحة • ويعنى ذلك أن كل العناصر والجاليات الأجنبية التى كانت تعيش فيها وتجد فى رحابها الكسب والعيش فى خدمة التجارة والملاحة قد هجرتها، بعدما عادت الحياة فيها غير مجزية ، وتدهورت تجارتها وقيمتها• ولعل من الضرورى بهذه المناسبة أن أشير الى أصل الحدارب وانتسابهم الى البجاة ، حتى لا يثير تمسكهم بسواكن والبقاء فيها ونزوح الجاليات الأجنبية الغربية الأخرى قلقا أو استغرابا • فيشير الدمشقى ١٢٥٦ — ١٢٥٧ م الى الحدارب ، ويذكر أنهم جماعة أو قبيلة من البجاة يعيشون ويتجمعون فى ظل وال عربى من أهل الحجاز(١)• أما المقريزى فيذكر أنهم كانوا مبعثرين فى أوطان البجاة بين علاقى وعيذاب — فى العتباى — حيث اختلطوا بالمسلمين وتسرب اليهم الدم العربى والاسلام • ويبدو أنهم شاركوهم وأسهموا بطريقة فعالة فى خدمة التجارة والملاحة فى عيذاب ، وأنهم فروا عنها عندما تعرضت لضغط المماليك وتخريبهم ، وأنهم وصلوا الى سواكن واستقروا بها لممارسة نفس النشاط فى خدمة التجارة • والظاهر أنهم وصلوا الى مكانة مرموقة فيها ، لأن بوركارت يشير الى أنها كانت تخضع لحاكم حدربى له كل مظاهر السلطة الفعلية ، أما الوالى العثمانى فكان نفوذه رمزيا ، ولايملك من أمره شيئا • وحاول بوركهارت أن يربط أولا بين الحداربة والحضارمة ، ولكنه عاد فعدل عن ذلك بعدما تأكد أنهم بجاة • ويرى كونت روزينى أن كلمة حدارب معروفة ومستخدمة فى أقصى جنوب أوطان البنى عامر ، وأنها مشتقة من كلمة حضر — سكان المدن — • ومهما يكن من أمر فان تعلق الحدارب بسواكن والاستمرار فى سكناها يبرره اعترافنا بأنهم بجاة ، كما يعنى أنهم ما زالوا

(١) تقفز العرب الى مناصب الولاة للقبائل البجاوية فى ظل النظام الأموى للوراثة الذى تمارسه عند القبائل الحامية • والحقيقة أنهم عندما دخلوا فى نسب ومصاهرة مع البجاة ، وصل ابن الأخت الزعيم — العربى — الى منصب خاله البجاوى بالوراثة •

راغبين فى خدمة التجارة والتكسب من استمرار وصول بعض قوافل محدودة قوامها العبيد • ونعتقد بعد ذلك أن ثمة عوامل يمكن أن تفسر بقاء سواكن ، رغم ما تسرب اليها من خراب وتدهور كل العوامل والظروف المحيطة بها وبكيانها ووظيفتها • وهذه العوامل يمكن أن نلخصها فيما يلى :

أولا — استمرار وصول بعض القوافل اليها من الداخل فى غير انتظام ، لتلبية الاحتياجات المتزايدة على العبيد وغيرها من سلع الترف فى الجزيرة العربية •

ثانيا — مرور قوافل الحجاج وتدفقها فى مواعيدها المنتظمة فى طريقها الى جدة • والواقع أنها كانت المنفذ لكل الحجاج الذين يعيشون فى أوطان تمتد جنوب نطاق الصحراء الأفريقية الكبرى •

وكانت هذه القوافل سواء أثقلتها حمولتها من العبيد أو الحجاج تعنى انتعاش البقية الباقية من أولئك الذين مازالوا يعمرون سواكن • ويمكن أن نضيف الى ذلك عدم ظهور قوة سياسية جديدة أو حدوث تطورات خطيرة فى مركز البحر الأحمر من وجهتى النظر السياسية والاقتصادية • ويعتبر ذلك من ناحية أخرى مسئولا عن بقاء سواكن فى صورتها المتدهورة • وليس ثمة شك فى أنه لو حدث أن تغيرت الظروف لانتعشت مرة أخرى أو اندثرت كما اندثر غيرها من قبل حسبما تقتضيه الحالة • ولكى نفسر هذين النقيضين ، نذكر أن ظهور قوة سياسية ذات سياسة جديدة قد يبقى عليها وينعش تجارة البحر الأحمر فتنتعش ، أو قد تتخير هذه القوة موقعا آخر لميناء جديد ، فتندثر سواكن بعد أن تفقد كل مقومات الحياة والبقاء •

خلاصة القول ان سواكن تدهورت وتدهورت تجارتها حتى بلغت أدنى درجات التدهور فى مستهل القرن التاسع عشر الميلادى • وكان من مظاهر ذلك تحريم دخول السفن الأجنبية الى المرفأ اللهم الا فى حالات نادرة وشاذة ، كأن تشتد العواصف وتسوء الأحوال الجوية وتصبح السفن فى خطر محقق • واذا اعتبرنا التحريم والقيود على دخول السفن ضربا من الانطواء والعزلة وعودة البجاة الى طبيعتهم الراسخة فى نفوسهم ، فان ذلك يعنى من ناحية أخرى أن العلاقات التجارية كانت نادرة ومقننة الى حد كبير • وهكذا تحالفت كل الظروف

السيئة فى الأقاليم السودانية والبحر الأحمر ضد سواكن · ويبدو أن التدهور الذى بدأ منذ القرن السابع عشر الميلادى وتزايد من قرن الى قرن لم يكن من السهل تلافيه أو التخلص منه ، ولم يعد ثمة أمل فى عودة النشاط أو الحياة اليهـا ، الا اذا تبدلت الظروف بظروف مناسـبة ، وتغير الموقف السـياسى والاقتصادى فى كل من السودان والبحر الأحمر · وهذا هو ما حدث فعلا بعد سنوات قليلة من بداية القرن التاسع عشر الميلادى على يد مصر والتوسع المصرى فى السودان ·

الفصل السابع

سـواكن

الميناء المصرى السودانى

دخول الأقاليم السودانية فى مجال التوسع المصرى فى حوض النيل وأفريقية ـ القوة المصرية تحل محل قوة الفنـج فى السـودان والقوة العثمانية المتدهورة فى البحر الأحمر ـ بداية الازدهار وعودة النشاط والحياة الى سواكن ـ شق قناة السويس يدفع الى مزيد من النشاط ـ التدهور مرة أخرى بعد قيام الثورة المهدية ·

ســواكن

الميناء المصرى السودانى

١٨٢١ - ١٨٩٩

كانت الظروف الجديدة التى بدلت الموقف وخلقته خلقا جديدا فى أوائل القرن التاسع عشر الميلادى ، تضع الأساس لبعث سواكن من جديد ، وعودة الحياة اليها • وهذه الظروف وليدة التطورات السياسية الخطيرة التى حدثت فى أعقاب الحملة الفرنسية التى هزت الشرق بصفة عامة ، ومصر بصفة خاصة هزا عنيفا • والواقع أن البحر الأحمر كانت قد برزت قيمته وبانت فى الأيام الأخيرة للحملة الفرنسية ، بل انها أعادت الى الأذهان قيمته ومركزه كشريان حيوى لمرور التجارة بين الشرق والغرب • وتعتبر المحاولة غير الموفقة التى بذلت لشق قناة بين البحرين الأبيض والأحمر دليلا على الرغبة الملحة فى استغلال الذراع المائية للبحر الأحمر فى احياء ذلك الطريق المائى القديم • أما فى مصر ذاتها فان الحملة الفرنسية خلقت فيها رغبة جدية فى تطوير مركزها من وجهة النظر السياسية والخروج عن النظام العثمانى التقليدى ، الذى هبط بها هبوطا مستمرا من وجهتى النظر الاقتصادية والاجتماعية • ووضعت مصر كل آمالها فى يد محمد على ، وقدمت له كل مقومات انجاحها وتحقيقها • وكان ذلك التطور كفيلا بعودة مصر الى تحقيق سياستها الموروثة منذ أقدم العصور فى اتجاهين هما الأقاليم السودانية جنوب مصر والبحر الأحمر •

ونحن - بطبيعة الحال - لا نجد دافعا للاهتمام بتحليل دقيق من أجل الوصول الى أسس تلك السياسة المصرية الموروثة • ومع ذلك فنكتفى بالاشارة الى أن كلمة موروثة تعنى أن توسع مصر من ناحية الحدود الجنوبية كان ضروريا من أجل أهداف اقتصادية واستراتيجية بعيدة المدى • وليس ثمة شك فى أن مصر كانت تود دائما أن تضمن سلامة حدودها الجنوبية ، وتوسيع قاعدتها فى قلب

أفريقية وتطمئن الى كفاية انتاجها ، فاتجهت الى الأقاليم السودانية قبل أن تنفذ كل خططها فى صراعها ضد الدولة العثمانية • ويعنى ذلك أن قوة مصر الصاعدة حلت محل قوة الفتح المتدهورة المنهارة ، وشغلت كل الفراغ السياسى والاقتصادى الذى شمل كل الأقاليم السودانية • أما فيما يتعلق بالاتجاه الى البحر الأحمر فنراه طبيعيا ، لأن تسرب النفوذ المصرى اليه كان ضروريا لشغل الفراغ الذى خلفته القوة العثمانية المتدهورة • ويعتبر ذلك من ناحية أخرى تعبيرا دقيقا عن ادراك قيمة البحر الأحمر وأهميته ، لا من وجهة النظر الاقتصادية فحسب ، بل من وجهة النظر السياسية الأوربية التى بدأت فى بذل محاولات جادة من جديد للتسرب اليه والسيطرة على بعض سواحله وشرومه وخلجانه • ويبدو أن بريطانيا كانت تمهد لذلك فعلا ، وتسربت اليه من ناحية خليج عدن • وقد نجحت مصر فى ذلك الاتجاه أيضا الى حد بعيد ، وتمكنت من الحصول — على الأقل — على حق الاشراف على كل من الساحل السودانى وميناء سواكن • ومهما يكن من أمر فان النجاح فى هذين الاتجاهين كان كفيلا بتطور الأمور فى مصلحة سواكن وقيمتها كميناء • ومع ذلك فان السياسة الاقتصادية التى حددتها ووضعت خطوطها الرئيسية الأغراض والأهداف المصرية كان لها شأن آخر فى توجيه التجارة السودانية وتنميتها • وكانت تلك السياسة تنبثق من واقع سياسة الحكومة فى مصر ذاتها ، والتى اتجهت الى فرض نظام التقنين والاحتكار على كثير من السلع والمنتجات • ويعنى ذلك أنها مارست نفس النظام بالنسبة لبعض أنواع السلع السودانية • ويبدو أنهم فرضوا تلك السياسة على ضوء بعض الأغراض الاقتصادية والاستراتيجية المعينة التى من أجلها كان التوسع فى الأقاليم السودانية • ونذكر فى وضوح أن أهم هذه الدوافع والأهداف كانت تتركز فى زيادة الامكانيات الاقتصادية والقدرات الاستراتيجية للدولة ، لتكون عضدا وسندا لسياستها الحربية المرسومة • وقد لانجد مجالا لنقد سياسة الاحتكار ومناقشتها من وجهة النظر الموضوعية ، انما نذكر فقط أنه — الاحتكار — وجه معظم السلع الخاضعة للاحتكار الحكومى من المنتجات السودانية نحو مصر مباشرة • ويعنى ذلك نشاط الحركة والمرور على مجموعة الطرق البرية شرق وغرب النيل ، حتى أصبحت أكثر قيمة وأوفر حظا من التوجيه البحرى للأقاليم السودانية • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن سواكن لم تزدهر ولم تدب فيها الحياة ولم تتدفق اليها السلع والتجارة من قلب السودان ، على الرغم من سيادة النفوذ المصرى فى كل من السودان

والبحر الأحمر واستقرار الأمور بصورة جدية • بل ان تجارة العبيد ذاتها قد تأثرت فى أوائل سنوات الحكم المصرى وتدهور مرور الرقيق من سواكن نتيجة لاقبال الحكومة على جمع أعداد ضخمة منهم من أجل تكوين فرق حربية خاصة ضمن الجيش المصرى •

ولا تعطينا زيارات الرحالة المعاصرين من أجل ذلك الا نفس الصورة القديمة المضطربة التى كانت لسواكن قبيل التوسع المصرى • بل انهم أشاروا الى استمرار الذبذبة فى قيمتها من وجهة النظر التجارية ، والى أنه ليس ثمة صدى ملموس للظروف الجديدة • ويشير أدموند كومبز Edmond Combes مثلا الى أن الحركة التجارية فيها كانت محدودة ، وأن اتصالها بالداخل ما زال محدودا ، فلا تصل اليها الا السلع التى تخرج من السودان الى أقطار معينة كالهند والمناطق فيما حول الخليج العربى أو الى الساحل المقابل فى شبه الجزيرة العربية • أما بركنز (١) فيذكر أن تجارة سواكن كانت محصورة فى العبيد وقليل من ريش النعام وسن الفيل ، وأنها كانت تصل اليها فى غير انتظام • بل انه يؤكد أنها ما زالت خاملة وتجارتها ضئيلة ، كما كانت عندما تدهورت خلال القرنين السابع والثامن عشر الميلادى • ويفهم من ذلك أيضا أنها لم تلق حظها من العناية والرعاية فى ظل النفوذ المصرى • والواقع أن مصر كانت لا تحرص على بذل تلك الرعاية أو خدمة التوجيه البحرى الا فى أضيق الحدود وفى الحالات التى لا يتعارض فيها ذلك مع أغراضها الاقتصادية والعسكرية • ويعتقد البعض أن من بين أسباب رحلة محمد على الى السودان التى تكبد فيها مجهودات مضنية فى طريق برى قاس طويل ما يفسر سياسة مصر فى هذا الاتجاه ويبررها • وكان همها — كما قلت — جذب تجارة السودان وسلعه ومنتجاته الى مصر ، حتى انصرفت معظمها عن الاتجاه الى سواكن وطريق البحر الأحمر • وباتت السلع السودانية التى يطلبها السوق الأوربى تمر بطريق مصر وموانى مصر على ساحل البحر المتوسط • ولا يجب أن يكون ثمة تعنت فى فهم وتفسير تلك السياسة ، لأن مصر كانت تنظر الى السودان على أساس أنهما معا دولة واحدة ، قوامها التكامل الاقتصادى قبل أى شىء آخر • ويجب أن نضع فى

(١) Parkyns. M. : Life In Abyssinia Vol. I. PP. 75 — 6

اعتبارنا أيضا أن مصر دخلت السودان وحملت نفسها تركة مثقلة بتدهور الانتاج فى كل صوره ، وعبئا أثقل كاملها ، وأنه ليس من المعقول أن تصحح الأوضاع فى السودان وأن يزدهر انتاجه وتزدهر تجارته فى وقت قصير ، وبمجرد دخول مصر ووضع أقاليمه فى ظل الحكومة الرشيدة • ونحن لا نود أن نطيل فى ذكر الظروف والملابسات التىأبقت سواكن فىوضعها السيىء واسمرار تدهورها ، خصوصا وأنها عادت الى أيدى القوة العثمانية بعد انتهاء حكم محمد على • وظلت لها نفس الصورة المهزوزة والنصيب القليل منالتجارة السودانية ، حتى حدث الانقلاب الخطير الذى قلب الأوضاع قلبا وقفز بها قسرا الى قمة المجد وكامل الشهرة • وكان ذلك الحدث الهام هو شق قناة السويس وافتتاحها للملاحة الدولية فى سنة ١٨٦٩ ميلادية ، وظهور السياسة الأفريقية التىاعتنقتها مصر فى أوسع معانيها •

الواقع أن شق قناة السويس واتصال مياه البحرين المتوسط والأحمريعتبر فى حد ذاته نقطة البدء لتطورات خطيرة فى تاريخ التجارة الدولية بصفة خاصة • بل انها كقناة ملاحية كانت كفيلة بانقلاب خطير فى خطط السياسة والعلاقات الدولية والاستراتيجية ، وأنها كطريق مائى دعمت قيمة الذراع المائية للبحر الأحمر التى توغل بين أفريقية وآسيا ، وغيرت قيم كل الطرق والمسالك الأساسية للتجارة الدولية بصفة عامة ، وبين أوربا وآسيا بصفة خاصة • وترتب على ذلك تحول أعداد كبيرة من السفن الى ذلك الطريق ، حتى أصبح البحر الأحمر أكثرها ازدحاما بالحركة • وكان منالطبيعى أن تتغير كلالأوضاع بعد أن زاد تسرب ونشاط التيارات السياسية الأوربية الى البحر الأحمر ، كما تمسكت وثبتت أقدامها فى بعض النقط الاستراتيجية الهامة على مشارف البحر أو مداخله • وكانت كلها تتصارع فيما بينها لتحتل مراكز ونقطا ممتازة تتكافأ مع قيمة الطرق الصاعدة فى خدمة التجارة العالمية • ونذكر فى ذلكالصدد ماكان من أمر الصراع بين التيارين السياسيين البريطانى والفرنسى بصفتهما منأكثر المنتفعين بالطريق والنتائج المترتبة على اتمام حفر القناة ومرور التجارة بها • وكان من الطبيعى بل من الضرورى أن يعمل التيار السياسى المصرى فى البحر الأحمر أيضا من أجل المحافظة على مركزه ومصارعة أومجابهة التيارات الأوربية

الدخيلة وابعادها أو التخلص منها • وكانت الخطوة الأولى التى خطتها السياسة المصرية هى العودة الى نقط وموانى خط الساحل الغربى كسواكن ومصوع وغيرهما • وقد تنازلت عنها السلطة العثمانية لمصر فى مايو ١٨٦٥ ميلادية ، وأصبحت نقط الارتكاز لمصر من أجل تحقيق أهدافها فى البحر الأحمر وحماية واجهتها البحرية المشرفة عليه (١) • وكانت تلك الخطوة الموفقة خير ضمان للسياسة المصرية ، لأنها أدت الى المشاركة الحقيقية فى التوجيه الاقتصادى والسياسى للبحر الأحمر ، وأبعدت خطر ارتكاز البريطانيين أو الفرنسيين الى بعض النقط أو الموانى على خط الساحل التى تقع ممتلكات مصر فى ظهيرها • وكفل ذلك من ناحية أخرى اتصالا مباشرا بين موانى خط الساحل السودانى ـ سواكن ـ والأريترى ـ مصوع ـ وبينالتجارة الدولية العابرة • وكانتمصر تتحمس لذلكالاتصال وخدمة السفن كثيرا ، وتعمل على توفيرخدماتها للسفن • ويظهر ذلك الاهتمام من مراسلات اسماعيل الى الحاكم العام لمديرية البحر الأحمر • وتقول رسالة من تلك الرسائل : « ان المنطقة التى تحت حكمك نقطة هامة من نقط التجارة وسوف يكون لها شان عظيم فى المستقبل » • وقد بذلت عناية مستمرة ومتزايدة بالمنطقة الممتدة فيما بين سواكن ومصوع من أجل تحسين موارد المياه فى ظهير سواكن بالذات ، لخدمة الميناء وتنميتها ، وتوفير بعضها للانتاج الزراعى الذى يضمن لسكانها والسفن المارة بها موردا طيبا للحياة •

أما فيما يتعلق بالسياسة الأفريقية التى اعتنقتها مصر فلم تكن طارئة أو جديدة ، ذلك أنها قديمة مارسها الفراعنة ، كما مارسها كل من حكم مصر • فهى فى الواقع السياسة الأصيلة التى كانت تهدف الى حماية مصر وحدودها الجنوبية من الخطر وتأمينها • ومع ذلك فانها فى بداية النصف الثانى من القرن التاسع عشر الميلادى كانت تبدو فى صورة سياسة جديدة فى مظهرها العام • ويمكناعتبارها استجابة لدوافع خارجية حتمت وضوحتلكالسياسة وايجابيتها • ولا شك فى أنها كانت ضرورية ولازمة لحماية الامتداد والتوسيعالمصرى فىحوض النيل من أخطار الأطماع الأوربية • والمفهوم أن الانقلاب الصناعى فى أوربا

---

(١) راجع الوثيقة دفتر ٢١ عابدين تركى (ترجمة الكاتبة التركية رقم ٢٩ بصفحة ٢٧)

دفع الدول الأوربية الى ممارسة النشاط فى الكشف والتوغل فى أفريقية ، من أجل تحقيق مكاسب والحصول على أراض بكر تمثل سوقا للانتاج الصناعى المتزايد ، كما تمثل مصدرا للمواد الخام اللازم للصناعة الأوربية الحديثة • وتكالبت الدول الأوروبية على أفريقية من كل جانب : من جوانبها الشرقية والشمالية والغربية • وكان من الضرورى ألا تقف مصر موقفا سلبيا من ذلك التكالب ، بل كان عليها – على الأقل – بذل الحركات المضادة لابعاد النفوذ والتيارات الأوربية المتسابقة والمتدافعة عن حدود ممتلكاتها فى حوض النيل• وقد فعلت ذلك ، وأسهمت بدورها فى التوغل جنوبا حتى تضع كل حوض النيل فى ظل حكمها ، وحتى لا يتعرض مورد الماء الأساسى لخطر الوقوع فى يد دولة من دول الاستعمار • وكان تطوير اقتصاديات الأقاليم السودانية مظهرا آخر من مظاهر العناية التى بذلت من أجل تدعيم كيان الدولة ، وزيادة قدراتها على مجابهة التيارات الاستعمارية ، التى كانت تحدق بها من كل جانب فى أفريقية الوسطى • ويعنى ذلك من ناحية أخرى أن زيادة حجم الانتاج بات حقيقة ، وتبع ذلك نشاط فى التجارة والتبادل التجارى • بل يمكن القول بأن زيادة مساحة السودان وامتداد التوسع المصرى كان يعنى من ناحية أخرى زيادة فى الطاقة الانتاجية ومزيدا من الموارد والانتاج • ولما كانت مصر عاقدة العزم على تنمية سواكن والاهتمام بها وتيمتها ، فقد كان لذلك انعكاسات هامة فعلا سنشير اليها بعد قليل •

ونذكر أنه على الرغم من قيمة كل من قناة السويس فى خدمة الملاحة والتجارة الدوليتين ونشاط السياسة الأفريقية فى حوض النيل ، فان السنوات الخمس السابقة لافتتاح القناة والتى تمتد من سنة ١٨٦٥ الى سنة ١٨٦٩ ميلادية، كانت تظهر رغبة مصر الحقيقية فى عودة سواكن الى النشاط والازدهار • وقد قدمت بعض المقترحات بشأن تطويرها وتمكينها من العمل على مستوى عال، نذكر منها ما كان من أمر مد الخط الحديدى المقترح للربط بينها وبين الأقاليم السودانية فيما حول النيل ، لانتظام وصول السلع اليها على أقل تقدير • وقد بذلت العناية فعلا فى مجال العناية بالآبار على طرق القوافل وتطهيرها ، ووضع عدد آخر لمجابهة احتياجات الرحلات وتوفير الماء العذب الصالح لها(١) • واذا أضفنا الى ذلك كله سيادة الأمن والاطمئنان فى ظل الحكومة ، لعلمنا أنها كانت تسعى الى كل ما من

(١) Baker, S S·: The Nile Tributaries. PP 72 — 3

شأنه أن ينمى التجارة المتجهة اليها وأن يزيد من عدد القوافل التى تصل اليها من قلب الأقاليم السودنية • ويمكن القول بصفة عامة ان سواكن – نتيجة لذلك – عادت اليها بعض مظاهر النشاط قبيل افتتاح قناة السويس مباشرة ، وفى ظل الظروف الملائمة الجديدة • ويعبر عن ذلك سير صمويل بيكر(١) بقوله « تبعد سواكن عن السويس بمسافة أربعة أيام فى البحر ، وهى من أهم المراكز المتوسطة للتجارة الصادرة والواردة من مصر العليا • ويمكن أن تصبح ذات خطر عظيم لو انتظمت اليها المواصلات من الداخل » • وتختلف تلك النظرة المشرقة التى تنظر الى المستقبل بتفاؤل واطمئنان عن النظرة التى أشار اليها دوان عن سواكن قبيل وصول النفوذ المصرى اليها مباشرة (٢) • ونحن نؤكد أن سياسة مصر وسعيها الى نشر الأمن وحل مشكلة الماء على طول الطرق اليها من الداخل ، أسهم بنصيب كبير فى تطوير نشاطها وزيادة ورود القوافل اليها من الداخل • ونذكر بهذه المناسبة أنه تقرر فى شأنها أن تصبح الميناء الرسمى لخروج التجارة الى السوق العالمية ، كما كانت من قبل • وأصبحت فعلا منفذا للتجارة من الأقاليم السوادنية ، واقتسمت مع مصوع تجارة أقليم أمهرة من الحبشة • وباتت الطرق تنتهى اليها من نقط متفرقة فى الداخل ، من أسوان وبربر وشندى وكسلا • وطريق أسوان – سواكن الذى يعبر العتباى فى اتجاه عام من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى كان يستغرق رحلة طويلة خلال أربعة وعشرين يوما • وكان بعض انتاج وسلع مصر العليا أو الصعيد تتبع ذلك الطريق الى سوق التجارة الدولية • أما طريق كسلا – سواكن الذى مهد لمرور العربات التى تجرها الثيران(٣) ، وبربر–سواكن ، وشندى – سواكن ، فكانت كلها لخدمة التجارة والسلع من قلب الأقاليم السودانية • وكانت كل واحدة منهما – شندى – بربر – كسلا – بمثابة نقط لتجميع السلع الصادرة ، كما تقوم بوظيفة توزيع السلع المستوردة من الخارج • وكان مرور التجارة الى سواكن وزيادة حجمها يخضع لزيادة الطلب عليها بعد أن عادت السفن الأوربية الى مياه البحر مرة أخرى ، وعرفت طريقها الى الميناء بحثا عن السلع السودانية والأفريقية التقليدية • وعلى الرغم من عدم توفر الأرقام الرسمية التى تحدد

(١) Baker, S. S. Ths Nile Tributaries PP. 72. 3
(٢) Douan, G: PP. 254 — 61
(٣) دفتر غرة ٥٥ معية تركى (ترجمة الوثيقة التركية بدون رقم صفحة ٢٦)

قيمة التجارة وحجمها فى كل سنة من السنوات من سنة ١٨٦٨ ، الا أننا نتوقع أن تكون الزيادة مضطردة ومستمرة • ومع ذلك فلابد أنها كانت من ناحية أخرى أقل من التجارة التى تدفقت على سواكن ومرت بها بعد افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية منذ سنة ١٨٦٩ ميلادية •

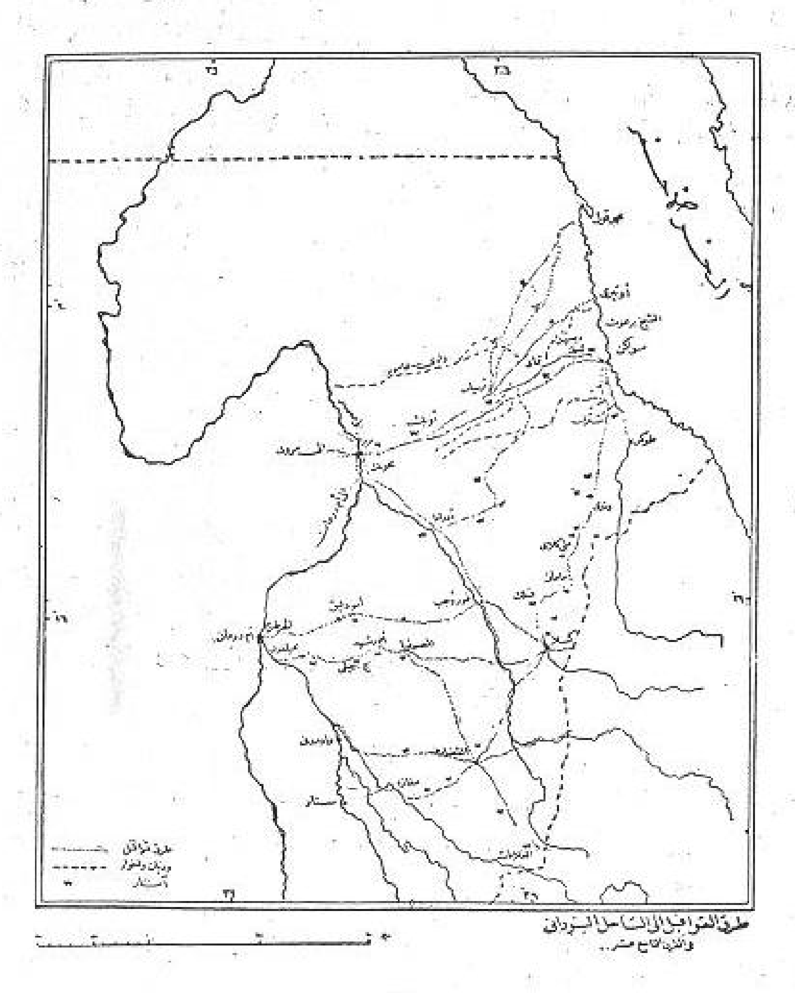
ولما كان السودان من أهم الأقطار المنتجة لسلع معينة تقليدية كريش النعام وسن الفيل والصمغ ، والتى تفتقر اليها السوق الأوربية والدول التى أخـذت بالحضارة الغربية ، فان ذلك كان نذيرا بتحول جزء كبير من تلك السلع الى الطريق البحرى عن طريق سواكن أو مصوع • والمشاركة بين سواكن ومصوع فى خدمة وتوجيه التجارة السودانية الخارجية كان طبيعيا ، **أولا** : لأن مصوع كانت من موانى مصر على الساحل الغربى للبحر الأحمر ، **وثانيا** : لأنها كانت أفضل من سواكن فى توجيه التجارة والسلع الى أسواق الهند ومناطق المحيط الهندى • ونود أن نسجل بهذه المناسبة أن خروج التجـارة عن طريق كل من سواكن ومصوع كان على حساب الطريق الشمالى الذى يخترق أرض مصر للمرور بالاسكندرية الى دول أوربا ودول البحر المتوسط (١) • ومع ذلك فان مصر لم تجد فى ذلك خسارة لهـا ، بل كان الاهتمام بالتوجيه البحرى الى سـواكن من مقومات سياستها العامة التى وضعت لتطوير التجارة السودانية وتنميتها • وقد أشرنا من قبل الى المجهودات التى بذلت خلال أربع سنوات من سنة ١٨٦٥ الى سنة ١٨٦٨ ميلادية فى سبيل تيسير الطرق اليها (٢) من قلب السودان (٣) • وهكذا كانت مصر حريصة على أن تنظر للأمور من وجهة النظر الموضوعية ، وتؤمن بأن نقل السلع ومرورها بطريق سواكن يعنى مسافة أقصر وتكاليف أقل عن مثيلاتها التى تستخدم الطريق الشمالى البرى الى الاسكندرية • ويؤكد ذلك القول أن الرحلة من الأبيض الى القاهرة والاسكندرية بطريق النوبة وأسوان ، كانت تستغرق مدة تتراوح بين ٥٣ ، ٦٢ يوما ، على حين أنها كانت تصل الى

---

(١) D' Escayren delanture, ; De L' Influence que le Canel PP. 18 — 19

(٢) دفتر غرة ٢ عابدين وارد تلغرافات صفحة ٨٨

(٣) أوفدت بعثة اسماعيل الفلكى الى الساحل السودانى فى يناير سنة ١٨٦٧ ، وكتبت تقريرا بعد الدراسة فى يونيو سنة ١٨٦٧ • وقد فضلت اللجنة مد الخط الحديدى من سواكن الى شندى مارا باربا وكمبسنها (دفتر معية تركى ٥٦ — وثيقة تركية بدون رقم ص ٨٩)



(شكل ٥)
طرق القوافل بين مراكز التجميع على النيل
وبين سواكن ومرافىء الساحل السودانى

سواكن بطريق الخرطوم – بربر فى مدة أقل ، تتراوح بين ٣٠ ، ٣٢ يوما (١) ٠ وانخفاض التكاليف وقصر المدة لا يبرران اتجاه التجارة الى سواكن فحسب ، بل يبرران أيضا دفع الضرائب المفروضة على السلع التى تمر بطريق قناة السويس الملاحية ٠ وهكذا رشحت سواكن للمجد مرة أخرى ، بعدما اقتربت من أوربا عن طريق القناة ، فأصبحت لا تبعد عن مرسيليا مثلا بأكثر من ١٥ يوما (٢) ٠ كما أن البضائع التى تخرج عن طريقها تصل الى سوق لندن قبل أن تصل مثيلاتها التى تمر بطريق مصر بحوالى ستة شهور على الأقل ٠ واستمر الازدهار والصعود والاطراد فى نمو حجم التجارة والسلع فى ظل السياسة الرشيدة ، حتى أصبحت سيدة موانى البحر الأحمر بصفة عامة ، وسيدة موانى الساحل السودانى بصفة خاصة(٣) ٠ وازدادت قيمة التوجيه البحرى، وأصبح وصول السفن من كل الجنسيات ووصول القوافل من الداخل منتظما ٠ ويعنى ذلك ازدحام الميناء والنشاط والغنى والزيادة ٠ وبعد أن كان حصول السفينة على حمولة من سواكن أمرا يخضع لعدد من الاحتمالات ، باتت الشحنات الضخمة تزدحم فى المرفأ ، وعلى كل الأرصفة فى انتظار دورها للشحن ٠

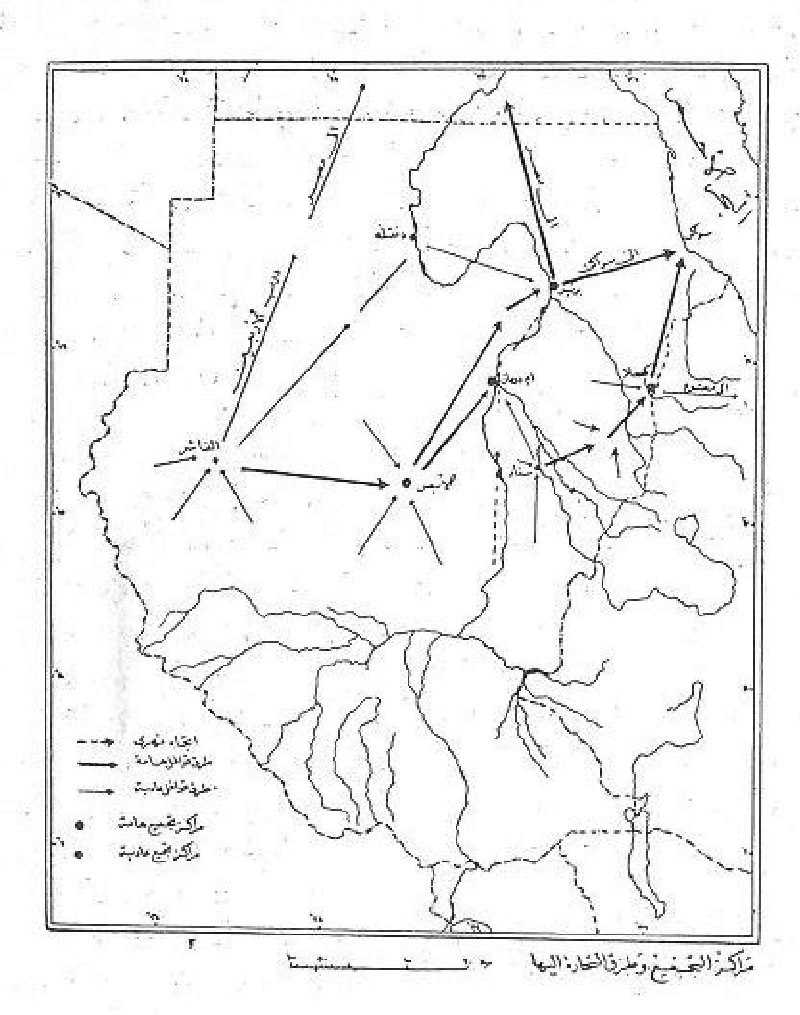
وكان من الطبيعى أن تدب الحياة فى سواكن ، وأن تسترد بعض عزها القديم فى خدمة الملاحة والتجارة فى السنوات العشر التالية لافتتاح قناة السويس والسابقة لقيام الثورة المهدية ٠ وتذكر التقارير الحكومية أنها عادت مركزا للعمران وازدحمت بالسكان من البجاة والعرب وأبناء الجاليات الوافدة اليها من يونان وترك ويمنيين ومصريين وأرمن وشوام وهنود وغيرهم من أصحاب المصالح التجارية ٠ وزاد فيها عدد العمائر العالية التى خصصت أدوارها السفلى لتخزين السلع ، ريثما تشحن أو تحملها القوافل الى مراكز التجارة والعمران فى قلب الأقاليم السودانية ٠ وارتبطت سواكن بميناء السويس وبعض موانى البحر الأحمر على الساحل الآسيوى المقابل بخدمات بحرية منتظمة أسبوعية ، تعمل عليها سفن بعض الشركات التى تكونت لخدمة تجارة البحر الأحمر والخليج الفارسى ، ومنها الشركة الانجلو – هندية لتجارة الخليج الفارسى ، والشركة الخديوية وشركة ملاحة رباتينو الايطالية ، هذا بالاضافة الى مزيد من سفن الملاحة المحيطية الكبيرة التى تمر بطريق البحر الأحمر بين الشرق والغرب ،

---

(١) D' Escayrea de Lanture, OP. Cit PP. 24 – 5.

(٢) Lombard G. : Le Port de Suakin. P. 293.

(٣) دفتر ٥٥٨ مية تركى ترجمة الوثيقة التركية ٢٧ صفحة ٥٩ ٠



(شكل ٦)

موقع سواكن بالنسبة لمراكز التجميع وطرق التجارة فى السودان

وكانت تعرج على سواكن من أجل شحن أو تفريغ بعض السلع • ويعنى ذلك أنها لم تكن فى خدمة الملاحة والتجارة المحلية للبحر الأحمر ، بل أصبحت محطة رئيسية على طريق الملاحة الدولية الذى يعبر البحر الأحمر وقناة السويس ، شأنها فى ذلك شأن غيرها من المحطات كعدن والسويس وبورسعيد • ويذكر يونكر (١) الذى زارها سنة ١٨٧٥ ميلادية ، أنها أصبحت ميناء السودان الأول ومنفذه الرئيسى لتصريف سلعه ومنتجاته ، التى ازداد عليها الطلب فى الأسواق الأوربية • وقدرت الضرائب التى تخص تجارة الصادرات منها حوالى ٦٠ ألفا من الجنيهات فى السنة • وليس أدل على أهمية سواكن وازدياد قيمتها من وجهة النظر التجارية ، من الطلب الرسمى الذى تقدمت به الحكومة اليونانية سنة ١٨٦٩ لتعيين وكيل قنصل عام بها ، لرعاية مصالح الرعايا اليونانيين فيها (٢) •

واذا ما انتقلنا الى دراسة تجارة السودان التى تمر بطريق سواكن فلن نلاحظ تغييرات كبيرة فى نوع السلع • ومع ذلك فان ثمة تغيرات أساسية قد طرأت نتيجة لظروف معينة تتعلق بسياسة الحكومة أكثر من أى شىء آخر • وتتلخص تلك التغيرات فى أمرين هما ، تغير وجهة نظر الحكومة فيما يتعلق بتجارة العبيد من ناحية ، والاهتمام ببعض السلع والمنتجات الزراعية فى منطقة النيل النوبى وشرق السودان من ناحية أخرى • ونحن لانود أن نطيل فى الحديث عن موقف الحكومة وسياستها حول تجارة العبيد ، ونكتفى بالاشارة الى أنها انبثقت من نزعة انسانية اجتاحت العالم المتحضر تهدف الى تحرير الرقيق ، وتحريم تجارة العبيد ذاتها ، لتعارضها مع المثل البشرية العليا وحقوق الانسان المكفولة • وكانت مصر من بين الدول التى اقتنعت بتلك المثل وحملت نفسها أمانة الوقوف فى وجه تلك التجارة البشعة • وقد انحصر نشاطها المضاد فى وقف عمليات اصطياد العبيد ومكافحة التجار من جانب ، ومنع مرور الرقيق بأراضيها والمرور بطريق سواكن الى الأسواق الخارجية من جانب آخر • وفى تاريخ الحكم المصرى قبل الثورة المهدية صور كثير من المحاولات التى بذلت فى

(١) Junker. W. : Travels In Africa P. 51

(٢) دفتر معية بدون نمر صفحة ٩

سبيل وقف تلك التجارة والقضاء عليها بصفة نهائية • ويعنى ذلك من ناحية أخرى حرمان سواكن من سلعة طالما مرت بها ، بل انها كانت فى وقت من الأوقات سببا قويا من الأسباب التى أبقت عليها فى حالات التدهور والاضمحلال • ومع ذلك فاننا نذكر أن ذلك لم يقلل من شأن سواكن أو من حجم معاملاتها ، أما الاهتمام الحكومى بتطوير انتاج بعض السلع فيتمثل فى محصول البلح والتمر فى منطقة النيل النوبى ، وفى زراعة مساحات بمحصول القطن فى دلتا طوكر • وجدير بالذكر أن البلح والتمر أصبحا من بين السلع الصادرة ، وقد تزايد الطلب عليهما فى كل من اليمن والحجاز • أما القطن فقد اهتم بزراعته ممتاز باشا خلال سنوات حكمه لمديرية البحر الأحمر فى دلتا طوكر • وحقق محصول القطن خلال سنوات الحرب الأمريكية نجاحا ، وربما وصلت بشائره الى السوق العالمية عن طريق سواكن منذ سنة ١٨٦٦ (١) • وهكذا شاركت تلك السلع الجديدة غيرها من السلع التقليدية ، كالصمغ وسن الفيل والجلود وريش النعام وشمع العسل والسمن فى جداول الصادرات • أما العبيد فلم يرد لهم ذكر ، ومع ذلك فان تجارتها المحدودة ، والتى باتت تلقى مقاومة عنيفة كانت تسلك طريق البحر الأحمر من موانى صغيرة أخرى تستخدمها سفن الملاحة الساحلية كميناء عقيق ومحمد قول وأوتيرى شمال وجنوب سواكن على شروم وخلجان خط الساحل • أما جداول الواردات فيظهر منها أن معظم تلك السلع كانت تصل بطريق قناة السويس وأقلها من الهند وجنوب شرق آسيا • وتتلخص تلك السلع فى المنسوجات والسكر والتمباك والصابون والدقيق والشيلان وخشب البناء • وهى كلها سلع مصنوعة ، لا يوفر المستوى الحضارى للسودان القدرة على انتاجها محليا •

وكان احساس مصر بقيمة سواكن ، وأنها الميناء التجارى لعموم الأقاليم السودانية ، يدفعها الى بذل الجهود فى مزيد من العمران وتطوير الزراعة والانتاج الزراعى • والتفكير فى مد خط حديدى اليها من الداخل ، وبالاضافة الى بعثة اسماعيل الفلكى فى سنة ١٨٦٧ — التى أشرنا اليها من قبل — أرسلت

(١) كان القطن من بين الغلات التى عرفت فى السودان منذ وقت بعيد ، وأنه ربما وصل اليه من الهند • وقد أشار الملك عيزانا ملك اكسوم الى ان جيوشه خربت مزارع القطن عندما هاجم مروى سنة ٣٥٠ م •

بعثة تالية فى سنة ١٨٧٥ برئاسة محمد مختار وضابط مهندس هو عبد الله فوزى للكشف عن الطريق بين سنكات وسواكن ، لاحتمـــال تمرير الخط الحديدى فى ذلك الاتجاه ، من أجل مد مواصلة من سنكات الى كسلا أيضاً (١)
ويتحتم علينا بهذه المناسبة أن نرد على كل أولئك الذين توجههم نزعات خاصة فينسبـون لمصر وحكومة مصر تهمـة غير أصيلة فى جوهرها أو فى مظهرها . وتتلخص تلك التهمة المدسوسة المزورة فى أن مصر كانت تخشى وتعمل ألف حساب لاتجاه التجارة السودانية الى طريق البحر الأحمر ، وأنها كانت تسعى الى توجيه التجارة الى الطريق الشمالى ، والمرور بموانيهـا على ساحل البحر المتوسط . ونحن لن نكتفى بوصف أصحاب هذه التهمة بالكذب وتلفيق التهم، ولكن نحن نملك ما يدفع كذبهم ويدحضه ويدمغهم بالتضليل . ويكفينا فى ذلك المجال أن نشير الى أن دكتور شونيفرت فى مقاله The Future of the Sudan والمنشور فى مجلة pall mall فى ١٨ أبريل ١٨٨٤ ، حـذر مصر من تشجيع طريق الشرق الى سواكن ، وبين خطر تلك السـيـاسة قال « ان فتح قنـــاة السويس للملاحة الدولية أفقد مصر ثلث تجارتها التى تصل اليها من السودان الذى يغطى مساحة تبلغ حوالى ربع مساحة القارة الأفريقية ، وأن قيام مصر على تشجيع طريق بربر ــ سواكن معناه فقدان ثلث آخر ، الأمر الذى يهبط بمصر نحو بؤس محقق » . وعلى الرغم من وضوح ذلك التحذير فانها ظلت متمسكة بطريق الشرق جاهدة فى سبيل تنمية التجارة الى العالم والأسواق الخارجيـة بطريق سواكن . ولنا فى مشروعات وأبحاث ودراسات الاحتمالات لمد الخط الحديدى اليها أو الى أية نقطة أخرى على الساحل السودانى دليل آخر يؤكد صدق نية مصر فى ذلك السبيل ، وقد جاء التقرير النهائى الذى وضعه فاولر Fowler عن امتداد الخطوط الحديدية ، والتى بدىء فى تنفيذها فعلا ، وقد اشتمل على خط حديدى مقترح بين النيل والساحل السودانى الى سواكن .
وخلاصة القول ان سواكن فى ظل هذه العوامل والظروف كلهـــا باتت المنفذ الطبيعى والرئيسى لمرور التجارة الى السوق العالمية ، وأن مصر كانت تبارك ذلك الاتجاه وتعمل على مساندته وتطويره ، بكل امكانياتها المادية .

---

(١) دكتور الشامى : المواصلات والتطور الاقتصادى فى السودان

وكانت التجارة من الأقاليم السودانية تتدفق اليها فى انتظـام من نقطتين رئيسيتين من نقط التجارة هما كسلا وبربر . أما بربر التى تقع على ثنيـة النيل النوبى التى تبدأ فيما وراء الخرطوم بقليل ، وتنتهى عند أبى حمـد ، فكانت فى موقع ملائم تماما لبدء الطريق منها الى سواكن ، لأنها تحتل أقرب المواضع الى خط الساحل . ويمكن مقـارنة ذلك الموقع بموقع بلدة قنـا التى تقترب بها ثنية النيل فى صعيد مصر من خط الساحل المصرى على البحر الأحمر . وثنية النيل النوبى كانت دائما ذات خطر فى نشأة وقيام مراكز التجارة التى تعتبر بمثابة رءوس الكبارى لبداية الطرق الى الموانى على خط السـاحل السودانى . وقيام المركز التجارى فى مثل تلك الظروف ضرورى لتوجيـه التجارة ومرورها ، لأن عبـور الفاصل الصحراوى بين النيـل والسـاحل واستخدام القوافل ، يتطلب التنظيم والاشراف . فبربر اذن مركز القوة التى تشرف وتنظم وتقوم على تجميع السلع وتوجيهها . وجدير بالذكر أنها كانت ملتقى القوافل التى تنتهى اليها من غرب السودان ودنقلة . بل ان النيـل النوبى فيما وراءها جنوبا كان طريقا لمرور السفن التى تتمكن أن تتخطى خانق شبلوقة خلال الفيضان ، وتحمل اليها تجارة وسلع مناطق كثيرة تحف بالنيل الأبيض الى ملكال . وكانت القوافل التى تعمل بصفة منتظمة عبر صحراء بيوضه من كردفان ودارفور ودنقلة ، والسفن النهرية العاملة فى فصـل الفيضان من أغسطس الى نوفمبر ، تحمل معها انتـاجا وفيرا وسـلعا متباينة كالصمـغ والحيوانات والحبوب وريش النعام وسن الفيل . وكان ممثلو البيوت التجارية المستقرين فى بربر ومعاونوهم من الجعليين ، ينظمون مرور قوافل التجارة الى سواكن فى طرق مرسومة محددة المعالم الى الساحل السودانى . ويتجه الطريق من بربر نحو الشرق الى أوباك Obak وعندما يتفرع الى طريقين أحدهما شـمالى والآخر جنوبى . ويمر الطريق الشـمالى بعـد أوباك الى أرياب ثم الى كوكرب ومنها الى ديسبيل وتمبوك التى يهبط فيما قبلها بقليل منحدرات التلال الى خط السـاحل . أما الطريق الجنوبى الآخر فيتجه من أوباك الى رواى Rawai ويخترق منطقة مضرسة الى سنكات ، ويهبط بعدها التلال على سطح خشن الى سواكن . وهذا الطريق الآخر ولو أنه أقصر من الطريق الأول بمسافة تبلغ ٥ر٦ ميل ، الا أنه أقل قيمة من وجهة النظر الجيمورفولوجية . وكان الطريق الشمالى الذى يبلغ طوله ٢١٥ ميلا مستخدما بصفة منتظمة لمرور

القوافل ، خصوصا وأن موارد الماء فيه كانت متوفرة على مراحل متقــاربة باستثناء المرحـلة من أرياب الى أوباك (١) · ولابد من الاشارة الى أن احكام الرقابة الحكومية على الطريق والاهتمام بها من وجهات النظر المختلفـة ، كان كفيلا بانتشار الأمن وسلامة التجارة والقوافل فى رحلاتها المنتظمـة من والى سواكن ·

وأهم من ذلك كله ان رعاية مصر ومساندتها وعملها المسـتمر على تنميـة الاقتصاد السودانى وزيادة حجم التجارة أدى الى انتظام مرور السفن بسواكن فى مواعيـد معينة · ويمكن على ضوء الجدول التـالى (٢) والذى يبـين عدد السفن التى زارت سواكن فى الفترة من سنة ١٨٦٩ الى ١٨٧٧ أن تخرج بنتائج هامة تتعلق بطبيعة الحركة فى الميناء من جانب ، والتجارة السودانية من جانب آخر ·

السنة	عدد السفن	السفن المصرية		الأجنبية	الحمولة الكلية	ملاحظات
		تجارية	حربية		طنا	
١٨٦٩	١٤٦	٣٠	—	١١٦	—	
١٨٧١	٢٠١	٦٩	—	١٣٢	—	
١٨٧٣	٣٤١	٣٢٠	١٤	٧	٥٨ر٤٣٢	
١٨٧٤	٢٦٤	١٩٦	٢٩	٩	٤٤ر٩٠١	
١٨٧٥	٣١٩	٢٩٥	٢١	٣	٦٠ر٣٢٦	
١٨٧٦	٢٢٥	١٧٨	١٢	٣٥	٧٢ر٠٥٨	
١٨٧٧	٢٣٠	١١١	١٣	١٠٦	٨٠ر٥٢٣	

وتتلخص النتيجة الأولى فى زيادة عدد السفن وزيادة حمولتها بشكل مطرد

(١) دكتور الشامى : التوجيه البحرى للسودان ·

(٢) Douan, G : Tome III eme Partie P. 509 & Tome III 3eme Partie P. 1245

من سنة لأخرى · وتتفق تلك الزيادة كما أشرنا من قبل مع زيادة حركة مرور السفن فى البحر الأحمر بعد افتتاح قناة السويس للملاحة الدولية من ناحية ، ونشاط الانتاج والتطور الاقتصادى المترتب على توجيـــه الحكومة واستقرار النظام فى الأقاليم السودانية من ناحية أخرى · وقد تعنينــا الزيادة فى عدد السفن بقدر مايعنينا انتظام مرور السفن بها ودخولها وخروجها فى مواعيد معينة وما تقدمه من خدمات لسفن الملاحة البحرية الكبرى بين جنوب آسيا وأوربا ·
أما النتيجة الثانية التى تثير الانتباه حقا فهى التناقص الواضح فى عدد السفن الأجنبية خلال السنوات الخمس من سنة ١٨٧٢ · وواضح أن مجمــوع تلك السفن فيما قبل سنة ١٨٦٩ ، سنة ١٨٧١ كان يمثل نســبة تبلغ حوالى من ٦٠ ٪ الى ٨٠ ٪ من السفن التى تزور سواكن ، وأنها هبطت بعد ذلك الى نسب مئوية ضئيلة للغاية · أما الزيادة فيما قبل سنة ١٨٧٢ فيمكن ربطها وتفسيرها باقبال السوق الأوربية على استيراد القطن السودانى المزروع فى دلتا طوكر ، لتعذر الحصول عليه من أمريكا خلال سنوات الحرب الأمريكيـة · ولـكن لو افترضنا الاستغناء عن القطن السودانى بعد سنة ١٨٧٢ وتدهور انتـاجه ومبيعاته ، فهل يبرر ذلك التناقص فى عدد السفن المصرية وهبوطها من حوالى ١٢٠ سفينة الى ٦ أو ٧ سفن فى السنة ؟ ويزداد الأمر غموضا اذا ما علمنا أن مرور السفن غير المصرية (الأجنبية) لم يتأثر بالنسبة لمجموع خـلال تلك الفترة · والواقع أن الوصول الى رأى سليم يتطلب دراسة أعمق وبحثـا فى شأن كل الظروف المحيطة بسواكن ومع ذلك فربما كان للمجهودات المبذولة فى وقف تجارة الرقيق واحكام الرقابة على سواكن سببا آخر نضيفه لغيره من الأسباب · ويمكن أن نلخصها فيما يلى : ــ

أولا ــ تدهور انتاج محصول القطن السودانى وتدهور مبيعاته بعد أن عادت أوربا الى عملائها التقليديين فى الولايات المتحدة الأمريكية ·

ثانيا ــ فرض الحظر على ورود الرقيق ومروره بها ·

ثالثا ــ تدهور انتاج بعض السلع بصفة مؤقتة كالصمغ والذرة ، للتدهور فى كمية المطر والشح الطارىء عليها نتيجة لارتفاع النسبة المئوية لاحتمالات الذبذبة بالنقصان فى سقوط المطر وطول فصله فى الأقاليم السودانية ·

ومهما يكن من أمر فان سواكن كانت تختص بخدمة السفن الكبيرة ، ولم يذكر الباحثون شيئا عن حركة الملاحة الساحلية عن طريقها كما حدث بالنسبة لمصوع ، والظاهر أن شروم الساحل السودانى المتناثرة شمال وجنوب سواكن كانت تخدم تلك الملاحة الساحلية وتحمل هذا العبء عن سواكن ، بل ربما كانت أيضا فى خدمة تجارة التهريب لمرور الرقيق . وظلت سواكن مشهورة بتزايد سكانها وازدياد دخلهم ، حتى تغيرت الظروف وتشكلت بصورة عنيفة وأصابتها نكسة خطيرة مرة أخرى . وتغير الظروف وتدهورها من وجهة النظر التجارية كان نتيجة طبيعية لانهيار نظام الحكم المصرى فى الأقاليم السودانية فى ظل الثورة المهدية .

ونحن لا يهمنا من اندلاع الثورة المهدية ، الا أنها قوضت قواعد الحكم السليم ، وأدت الى انسحاب مصر تحت الحاح وضغط بريطانيا . والجدير بالذكر حقا أن قرار الانسحاب لم يشمل منطقة سواكن ، بل كان القرار فى شأنها الاصرار على الاحتفاظ بها والدفاع عنها والتمسك بها . واذا كنا لانجد لزاما علينا أن نبين الدورالذى ألقت فيه مصروبريطانيا بكل ثقلها فى سبيل الدفاع عنها ، وأن نحكى قصة المعارك فيما حولها فاننا نضطر من ناحية أخرى الى تعليل وتفسير تلك السياسة لوثيق صلتها بسواكن وقيمتها كميناء . ويمكن القول ان كل المبررات تنبثق من الرغبة الملحة فى استغلال موقع ووظيفة سواكن من ناحية ، والادراك السليم لدورها فى خدمة التجارة ومرورها والاشراف على طرق الملاحة الدولية فى البحر الأحمر من ناحية أخرى . حقيقة ان دواعى الحرب والضغط البريطانى الواقع على رجال حكومة مصر أدى الى فرض سياسة الحصار الاقتصادى على السودان ، وصدور القرار بوقف التعامل معه فى يوم ١٥ أكتوبر سنة ١٨٨٥ ، ولكن ذلك كان لا يعنى مطلقا الرغبة الحقيقية فى سد ذلك الطريق فى وجه التجارة السودانية والأفريقية . ويمكن القول ان ذلك القرار كان وقائيا فقط للضغط على السودان وسكان السودان من وجهة النظر الاقتصادية ، وحرمانه من الاتصال المباشر بالبحر والوصول الى خط الساحل ، حتى يظل فى عزلة تضيق عليه الخناق . وذلك القرار خطير من ناحية أخرى لأنه يعنى أن سواكن لم تعد فى ظروفها الجديدة قادرة على خدمة التجارة واحتياجات الظهير . وقد وجه لتلك السياسة نقد وتجريح من البريطانيين أنفسهم ، لأنهم شككوا فى قيمة عزل السودان وحرمان السلع البريطانية من

سوق كبير ، وطريق ملائم لمرورها الى قلب أفريقية . وأكد واطسن أن اعادة فتح السودان للتجارة ضرورى وهام ، يسعى اليه السودانيون ويرغبون بعودة الحكومة ـ أى حكومة ـ التى يمكنها أن تعيد التجارة ومرورها الى سابق عهدها ويذكر وايلد أن فتح السودان للتجارة ومرورها بطريق سواكن يحمل كل معنى من معانى الرحمة بالسكان ، فى ذلك المجتمع الفقير الذى انقطع عن الحضارة وتعرض منفردا لقوة خربية مخربة غاشمة . وهوجمت سياسة البريطانيين فى القاهرة بشكل جدى فى اجتماع الغرفة التجارية لصناعة القطن فى منشستر فى يوم ٢٣ فبراير سنة ١٨٩٤ ، وكان الهجوم ينبىء عن خوفهم من نمو العلاقات التجارية بين السودان والحبشة وفرنسا وايطاليا وبلجيكا بل لقد وجه النقد المر أيضا لتلك السياسة فى مجلس العموم البريطانى سنة ١٨٨٨ م ولم لايخاف رجال الصناعة البريطانية ، وهم يشعرون أن السودان أرض بلا صاحب ويخشون على مستقبل علاقاتهم بالسوق الأفريقية عامة عن طريق الساحل السودانى . وكانت التيارات السياسية الأوربية الفرنسية والبلجيكية والايطالية المحدقة بالسودان تتحين الفرص لشغل جزء كبير من ذلك الفراغ فى قلب حوض النيل .

ومهما يكن من أمر فان سواكن شغلت الرأى العام البريطانى ، وعملت الحكومة المصرية والبريطانية على الدفاع عنها والاحتفاظ بها للوقت المناسب لتكون رأس الحربة فى استرداد السودان . ووضعت الخطط لمد الخط الحديدى منها الى النيل بحيث ينتهى عند بربر ، ويحقق الهدف الذى طالما تطلعت اليه مصر وبريطانيا من أجل تنمية التجارة مع السودان بطريق سواكن . وقد وضعت الخطة أولا على أساس تولى سير جراهام مد الخط الحديدى بواسطة فرق الجيش ، ولكن وزارة غلادستون عقدت بعد وقت قليل اتفاقا مع شركة لوكاس وأريد لمد الخط الحديدى الى بربر . واتخذت كافة الاستعدادات لتجديد المرفأ وبناء الأرصفة الجديدة واعدادها كبداية للطريق الجديد وخدمة التجارة المتوقع زيادتها . وقد أسهم المهندسون الملكيون فى تجديد المرفأ وتوسيعه فى نفس الوقت الذى بدأ فيه تقدم رأس سكة الحديد من جزيرة الحجر الصحى فى مارس سنة ١٨٨٥ . وكان الخط فى حوالى ذلك التاريخ قد امتد منه ميلان ونصف ميل فقط ، ثم تعطل العمل قليلا الى اليوم السادس من أبريل ، حتى وضعت النقط الأمامية العسكرية لحماية الخط من التخريب وهجوم الدراويش عليه .

وقد سار العمل فى بطء تام تحت ضغط قوات عثمان دقنة ، ولفشل النظام الموضوع لوصول الآلات المطلوبة من الميناء الى رأس السكة • ويعزى ذلك التأخير والبطء الى ثنائية العمل والرقابة من الشركة والجيش ، بالاضافة الى العيوب الفنية كالاختلاف فى حجم وطول الفلنك • وقد امتد الخط الحديدى لمسافة ٢٣ ميلا حتى وصلت رأس سكة الحديد الى عطوة فى نهاية شهر أبريل ، وبات من الضرورى استخدام قطار مسلح ليلا لحراسة الخط وحمايته • ومع ذلك فقد هاجمه عثمان دقنة وخربه وحرق الفلنك فى بعض المواقع • ولاحق المشروع الفشل حتى سجلت تكاليف مد الميل الواحد منه رقما قياسيا فى الارتفاع فبلغت ٤٥ ألف جنيه • وصدرت التعليمات بعدئذ بوقف العمل فيه يوم ٢٧ مايو سنة ١٨٨٥ ، وتكونت نقابة برئاسة دوق سوذرلند لانقاذ الموقف ، ومد الخط • ولكن صدور قرار وقف التجارة والتعامل مع السودان حتم الكف عن العمل والاستمرار فيه • ولايعنى الفشل شيئا اللهم الا اذا اعتبرناه مسئولا عن تطور الأمور فى مصلحة المهدية والاتجاه الى سياسة فرض الحصار ، ومنع مرور التجارة بسواكن أو غيرها من الموانى على خط الساحل السودانى •

وعاشت سواكن فى ظل تلك الظروف من سنة ١٨٨٥ ، ولا علاقة لها تقريبا بمنطقة الظهير وخدمة القريب منها أو البعيد • ومع ذلك فقد تحملت وتحمل المتحصنون بها عبء الهجوم والاحتكاك الذى شنته قوات عثمان دقنة من حين الى حين ، من أجل الاستيلاء عليها ولفتح الطريق أمام التجارة السودانية • ونحن نعتقد أن التمسك بتلك السياسة كان مجديا من حيث انه كبد المهديين خسائر وضغط على الاقتصاد والانتاج السودانى • وأسهم فى استثارة أصحاب المصالح التجارية والتجار ، حتى باتوا يضمرون العداوة للمهدية والنظام الجديد من أساسه • ولكنه من ناحية أخرى حمل سواكن عبء التوقف عن تأدية خدماتها ، واضافة التحسينات فى المرفأ لخدمة السفن • وكان عليها أن تدفع الثمن من كيانها ، وأن تنتهى الى مصيرها الذى انتهت اليه فى فجر القرن العشرين ، وبعد استرداد السودان مباشرة •

الفصل الثامن

اضمحلال سواكن وتدهور قيمتها

توالى النقد والتقليل من اهمية خليج سواكن – كيندى يحمل لواء الخطة بشأن خلق ميناء جديد للسودان – تشكيل لجنة للموازنة بين خليج سواكن وشرم الشيخ برغوت – فشل اللجنة والأخذ بسياسة خلق بورسودان – الصراع بين سواكن وبورسودان – الظروف التى تعيش فيها الآن – محاولات احيائها •

اضمحلال سواكن وتدهور قيمتها

كان المفروض أن يضع استرداد السودان فى سنة ١٨٩٩ م سواكن فى وضع جديد وظروف جديدة مرة أخرى يعود معها النشاط ، وتنتظم اليها الطرق من الداخل وتزدهر قيمتها بعودة التجارة ومرور السفن . ولكن التفكير البريطانى فى ذلك الحين كان له شأن آخر . وتبلور ذلك التفكير حول مدى صلاحيتها وقيمتها فى خدمة التطور الاقتصادى المتوقع فى السودان من جانب ، وكونها بداية للطريق الذى يوغل فى قلب الأراضى الأفريقية من جانب آخر . ونود قبل أن نناقش ذلك التفكير ونوضحه أن نشير الى أن المقدمات الطبيعية له كانت قد ظهرت قبل استرداد السودان بوقت قليل . وكان واطسن قد أشار صراحة فى سنة ١٨٩٤ الى عدم ملاءمة سواكن تماما لاستقبال السفن الكبيرة . واقترح البحث عن موضع آخر على الساحل السودانى يمكن أن تدخل اليه السفن ليلا على ضوء فنار يقام فى موقع قريب . ونحن نعتبر بناء فنار سنجنيب فى عام ١٨٩٧ (١) استجابة لحاجة الملاحة دليلا على اتجاه مصر الى وضع كل التسهيلات التى تخدم التجارة وتتفق مع سياستها فى البحر الأحمر . ومع ذلك فانه يمثل استجابة للظروف التى دفعت واطسن الى تفضيل موقع شرم الشيخ برغوت لانشاء الميناء الجديد . بل لا يجب أن يذهب الظن الى أننا نعنى بذلك الاتجاه الصريح قبيل سنة ١٨٩٩ الى انتخاب موقع شرم الشيخ برغوت لميناء سودانى جديد . حقيقة أن اشارة واطسون نالت عناية ، بل وجذبت الانتباه الى ذلك الموقع بعد الاسترداد مباشرة ، وأسست فيه بورتسودان فعلا ولكن لم يخل الأمر من الاتجاه والتفكير فى مواقع أخرى على خط الساحل السودانى . وقد فضل هيتلى مثلا (٢) فى سنة ١٨٩٥ موقع عقيق على غيره من المواقع ، ودعم اختياره بأدلة وأسانيد قوية ، واعتمد فى ذلك على دراسات هيجلن سنة ١٨٦٥ وستيوارت فى تقريره عن السودان سنة ١٨٨٢ ، وهما

---

(١) دكتور الشامى : بورسودان ميناء السودان الحديث صفحة ٣٢

(٢) Heathly, J. I. P. The Port of the Upper Nile (Aqi 9)

S. G. M. 1985.

اللذان قررا صلاحية مرفأ عقيق وملاءمة موقعه لخدمة الملاحة والتجارة • وقد رسم هيئلى الخطة النهائية لمد الخط الحديدى منها الى الداخل الى كل من قوز رجب والخرطوم ، وعقد مقارنة شيقة بين مشروعين آخرين للخطوط الحديدية ، وهما مشروع سواكن - بربر ومشروع مصوع - كسلا • وأوضح هيئلى استجابة المظاهر الطبوغرافية والجيولوجية لمد الخط الحديدى المقترح وقيمته فى خدمة وتوجيه التجارة السودانية التى تتجمع فى الخرطوم بطريق النيل الأزرق وطريق النيل الأبيض • ويذكر هيئلى فى شأن اقتراحه بأنه كفيل بنقل وتجارة المناطق التى تقع فيها الأحباس العليا للنيل وروافده فى قلب أفريقية الاستوائية من جانب آخر(١) • ويعنى ذلك صراحة أن الفترة التى توقف خلالها مرور التجارة من سنة ١٨٨٥ الى ١٨٩٨ بطريق سواكن ، وتحولت فيها الى قلعة كبيرة للمراقبة والهجوم كانت هى ذاتها الفترة التى أثيرت حول صلاحيتها الشكوك ، وبدأ التفكير فى بديل لها •

ويبدو أن ازدحام العمل ووضع الخطط لاسترداد السودان موضع التنفيذ فى السنوات الأخيرة من القرن التاسع عشر أسدلت ستارا من النسيان على الشكوك وأعادت لسواكن نشاطها وحيويتها • وعاد التفكير جادا فى ربط سواكن بخط حديدى مع الداخل ، وأشار بارسونز (٢) قائد الحملة فى شرق السودان الى مشروع لخط حديدى ، يمتد منها الى بربر ويمر بطريق أروما الى نهر العطبرة ، وتخرج منه مواصلة تمر جنوبا مع الضفة اليمنى للنهر ، ثم تعبره الى الضفة اليسرى وتخترق البطانة الى القضارف • ولم تتخذ الأبحاث الخاصة بالكشف عن قيمة سواكن وصلاحيتها لخدمة التجارة السودانية صورتها الايجابية سريعا ، لأن تصميم الخطة العامة لمد الخط الحديدى بين الساحل والنيل اتخذت منها نهاية تنتهى اليها المواصلة السريعة على خط الساحل • وكانت كل التنظيمات والخطط تضع هذه الحقيقة موضع الاعتبار ، وتمسك مستر مكولى مدير السكك الحديدية بالمحافظة على سواكن ، حتى لا تتعرض

---

(١) راجع تفصيل المشروع فى كتاب المواصلات والتطور الاقتصادى فى السودان صفحة ٢٥

(٢) دكتور الشامى : المواصلات والتطور الاقتصادى فى السودان صفحة ٥١ - ٥٥

مشروعاته للفشل أو للانهيار • ومع ذلك فقد اتفق كل من واطسن وكتشنر وونجت على أن سواكن لا يمكن أن تكون الميناء المناسب لتصريف تجارة السودان فى ظل التطور الاقتصادى المرتقب • وظهر الانقسام فى الرأى واضحا ، يفضل البعض الابقاء على سواكن وتطويرها واعدادها اعدادا يلائم التطور فى أحجام السفن والزيادة المرتقبة فى مرور التجارة ، ويعترض البعض على أى عناية تبذل فى سبيل تطويرها • وكان أصحاب الرأى الأخير لا يعترضون لمجرد المعارضة ، بل انبثقت معارضتهم من علمهم بخطورة النمو المرجانى فى القناة التى تربط بين المرفأ والبحر المكشوف من ناحية ، وتمتع مصر فيها بمركز خاص ، قد يعكر عليهم صفوهم ويعرقل تنفيذ سياستهم وخططهم المرسومة فى المجالين الاقتصادى والسياسى • ويعنى ذلك أن السنوات الأولى من القرن العشرين وحتى سنة ١٩٠٤ كانت سنوات قلق وعدم استقرار ، فلم يصل البحث الى وضع معين ثابت • وبين الشد والجذب والدفاع عن سواكن والتقليل من قيمتها كانت مصلحة سكك حديد السودان تعمل فى مثابرة على ربطها بالنيل • وكان من الطبيعى أن يسير العمل فى حذر وسرعة معا • أما الحذر فكان لتجنب الفشل كما فشل مشروع سواكن - بربر سنة ١٨٨٥ ، وكانت السرعة لعدم التأثر بالجدل الشديد ، الذى دار حول قيمة سواكن من وجهة النظر الوظيفية • واستغرقت الأبحاث الأولية للتعرف على أفضل المواقع لمرور الخط ثمانية عشر شهرا من يونيو سنة ١٩٠١ الى نوفمبر سنة ١٩٠٢ ، ثم تمت الدراسات الهندسية التكميلية فيما بين نوفمبر ١٩٠٢ وأبريل سنة ١٩٠٣ • وبدأ العمل بطيئا من سواكن ومن عطبره فى وقت واحد ، وفشل البجاة فى تحقيق السرعة المطلوبة ، فأسهم المصريون الصعايدة فى مد الخط والتقدم برأس سكة الحديد بالسرعة المعقولة ، حتى تم التقاؤهما فى السادس عشر من أكتوبر سنة ١٩٠٥ على مسافة ١٢٠ ميلا من عطبرة • وتحققت لسواكن عندئذ أفضل وسيلة يمكن أن تكون لخدمة النقل اليها من قلب السودان ، فازدحمت بالتجارة والسلع وزاد عدد السفن التى عرجت على الميناء للشحن والتفريغ ، أو للحصول على احتياجاتها من فحم وماء عذب • واستجابت الحكومة لذلك كله ، فبدأ التفكير فى تجهيز سواكن واعدادها للوفاء باحتياجات التجارة وخدمة السفن • وكلف مستر كنيدى ١٩٠٤ باختبار موقع سواكن وتقديم تقرير عن المبالغ اللازمة لتطهير الميناء وازالة الحواجز المرجانية والشعاب التى كانت قد نمت وبدأت تسد الطريق المكشوف اليها فى الذراع

العمودية على خط الساحل . وعلى الرغم من قيام كنيدى بالمهمة التى كلف بها ووضع التقرير عنها الا أنه أثار ضجة ضخمة كبرى ، لأنه كان من جانبه لا يؤمن بصلاحيتها لخدمة أغراضها وعدم ملاءمة مدخلها لاقتراب السفن منها أو خروجها ليلا . وأكد كنيدى من ناحية أخرى أن المرابط والمياه العميقة ، فيما حول جزيرة سواكن لايمكن أن تتحمل الا عددا محدودا من السفن ، الأمر الذى لا يتفق مع الحركة المنتظرة أو المتوقعة للتجارة ومرور السفن . وكان كنيدى قد سجل أسفه أيضا للنفقات الباهظة التى يمكن أن تدفع لازالة وتحطيم الحواجز المرجانية ، والتى لا تتكافأ مع الفائدة الحقيقية لسواكن . وبذلت محاولات جدية فى اعداد نقطة جراهام على الجانب الأيسر للقناة الطبيعية الطويلة التى تمر بها السفن من عرض البحر الىجزيرة سواكن . ولكن كنيدى كان مصرا على التقليل من قيمة أى مجهود يبذل ، وعلى تحويل الأنظار والأبحاث فى اتجاه آخر . وأشار الى شرم مرسى الشيخ برغوت كبديل لسواكن، وتحمس لقيام ميناء جديد فى ذلك الموقع وتجهيزه تجهيزا حديثا واعداده اعدادا فنيا لاستيعاب حركة الملاحة ومرور التجارة الخارجية للسودان . وقد زار كنيدى موقع الشرم من ناحية البحر ، وجمع عنه كل المعلومات الأولية ، وقرر أن له مدخلا واسعا تقل فيه وفيما حوله مظاهر النشاط والنمو المرجانى ، كما أشار الى امكانية الملاحة منه واليه ليلا على ضوء وارشاد فنار سنجنيب . وعزز اختباره بزيارة اليابس فى ظهيرالشرم مباشرة ، وبالاشارة الىصلاحيته لتخطيط المدينة المزمع انشاؤها ، دون التقيد بقيد من ناحية ، ووفرة الماء العذب فى الآبار فى الظهير فيما بين خط الساحل وسفوح التلال المنخفضة من ناحية أخرى .

هكذا كانت الضجة التى أثارها كنيدى وهدفها الحكم على سواكن بالتقاعد ، واعفاؤها من القيام بالدور الذى قامت به خلال عشرة قرون على الأقل . وكان للضجة الكبرى وقع حسن على سمع ونجت ، الذى له بالموقع ـ مرسى الشيخ برغوت ـ معرفة قديمة ، ويهدف الى خلق السودان خلقا جديداً وفق السياسة والأهواء البريطانية . واقترح ونجت على لورد كرومر أن يكون للسودان الميناء الجديد الخاص به ، لخدمة تجارته المتزايدة طبقا للترتيبات الموضوعة والتخطيط المرسوم لتطويره ، حتى يصبح سوقا رئيسيا للمنتجات البريطانية ومنتجا للموادالخام التى تفى بحاجة الصناعة البريطانية . وكان من رأى كنيدى

دراسة المشروع من وجهة النظر الفنية ، للاطمئنان الى ملاءمة الأعماق ونظافة المدخل واتساعه ، وتكوين لجنة من المختصين لاعطاء الكلمةالنهائية ، والمفاضلة بين موقع الشيخ برغوت وسواكن . وقد زار ونجت مرسى الشيخ برغوت تحت تأثير كنيدى ودعوته زيارة استكشافية زادته استمساكا به ، وتعلقا بانشاء ميناء السودان الجديد فيه . ومن ثم سافر ونجت الى القاهرة لوضع الخطوط الأساسية لسياسة المستقبل فى السودان ، وانتهز الفرصة وأوصى بدراسة شرم الشيخ برغوت من وجهة النظر الفنية . وألح فى طلبه حتى صدرت التعليمات اللازمة بتشكيل لجنة رباعية فنية للدراسة والبحث ولوضع التقرير اللازم (١) .

ووصلت اللجنة الى الساحل السودانى فى أغسطس سنة ١٩٠٤ ، وباشرت الدراسة على الفور لجمع المعلومات واختبار موقع شرم الشيخ برغوت ، أعماقه ومدخله والنشاط والنمو المرجانى والأراضى السكنية فى ظهيره ، ومواقع بناء المرابط والأرصفة على ذراعى الشرم . وزار الخبراء سواكن وأجروا عليها دراسات مماثلة من أجل التعرف على العيوب الأساسية فيها . وقد تأكدت اللجنة من صلاحية شرم الشيخ برغوت صلاحية تامة للوفاء بالغرض من انشاء ميناء جديد . ومع ذلك فان جدلا وخلافا أثيرا فى داخلاللجنة ، وقد قرر كابتن جدج عدم صلاحية سواكن لخدمة الملاحة لضيقها وكثرة مايحف بها من مرجان وشعاب مرجانية خطيرة ، أما ارلخ فكان على الرغم من اعتراضه على طراز المبانى فيها ، وعدم صلاحيتها كنهاية لخطوط السكك الحديدية والتخزين ، كان يفضل انشاء المرابط الجديدة وتحويل حركة الملاحة الى نقطة جراهام . والجدير بالذكر أنهم لن يصلوا الى رأى موحد فى قرارهم الأخير . وعرضهم ذلك للنقد المر من جانب كنيدى ، الذى صمم فى خطابه للحاكم العام فى أكتوبر سنة ١٩٠٤ على ضرورة النهوض باعداد مشروع شرم الشيخ برغوت وتحويله الى ميناء كبير للسودان . واستجابت الحكومة له ولتوصيته وقامت على جمع

---

(١) دكتور الشامى : بورسودان ميناء السودان الحديث صفحة ١٨

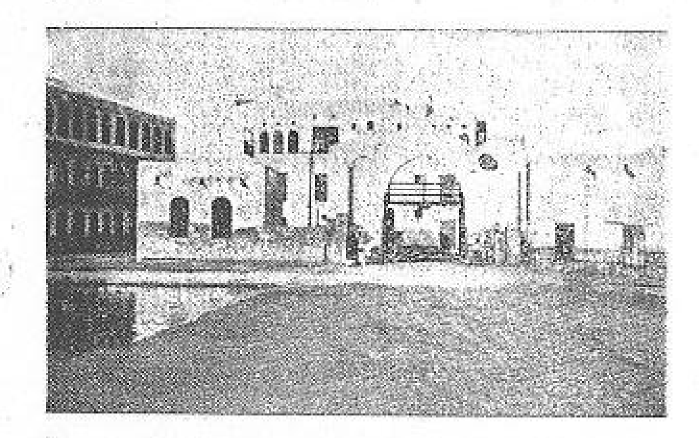
كل التفصيلات الفنية اللازمة لبدء العمل فى انشاء بورسودان فى فجر سنة ١٩٠٥ .

وقبل أن نوغل فى الحديث عن الصراع بين بورسودان وسواكن وما كان من أمر المنافسة بينهما واضمحلال سواكن ، نود أن نقارن بين الموقعين وعلاقة كل منهما بالنمو المرجانى . وظاهرة النمو المرجانى ونشاطه وامتداد الشعاب المرجانية - كما قلنا - صفة أساسية من صفات البحر الأحمر العامة . وتتمثل الشعاب فى شعاب خط الساحل التى تلتصق به مباشرة ، كما تظهر فى شكل حواجز خارجية بعيدة عنه بمسافات متفاوتة ، أو فى شكل جزر مرجانية ترتفع من قاع البحر مباشرة بانحدارات قائمة شديدة . ومع ذلك فان ثمة ثغرات تتخلل تلك الشعاب المرجانية عند فتحات بعض الشروم يتصدع فيها المرجان تماما ، ولا يبين أثره . وتلائم الأعماق الملاحة ومرور السفن . وخليج سواكن وشرم الشيخ برغوت كلاهما نشأ من تصدع مهد للسفن طريقا من عرض البحر الى فم الخليج أو الشرم بحيث يكون الدخول اليه فى أعماق مناسبة تماما . والى هنا لا يمكن للباحث أن يميز بين شرم وشرم أو خليج وخليج ، لأن التصدع قد وفر لهم الفتحة أو الثغرة التى تخترق الحاجز الخارجى ومرجان خط الساحل ، وهبط بالقاع الى منسوب يستحيل عنده عودة المرجان الى بناء شعابه الصلبة الخطيرة . أما الاختلاف الذى يمكن أن يبرز التباين بين قيمة شرم وشرم آخر ، فيفهم على ضوء علمنا بأن التصدع كان نتيجة لحدوث شقين متقاطعين على شكل صليب من طرازين مختلفين تماما ، من حيث الطول وعلاقة الشقين واتصالهما بالبحر . ويتميز النوع الأول بطول الذراع أو الشق الموازى لخط الساحل وعمقه ، أما الذراع الأخرى المتقاطع معها فتكون قصيرة وان كانت أقل عمقا . أما النوع الثانى فيتميز بطول الذراع الممتدة فيما بين البحر المكشوف وخط الساحل كما يظهر فى حالة خليج سواكن كما يتميز بالعمق والضيق . ويعنى ذلك أن الشروم من النوع الثانى يكون الاتصال بينها وبين البحر بطريق عميق ضيق طويل تكتنفه الأعماق الضحلة والشعاب المرجانية . أما الذراع الأخرى الموازية لخط الساحل والذى ترسو الى جوار جوانبه السفن فتكون صغيرة قصيرة وأعماقها أقل بكثير من أن تلائم السفن الكبيرة الضخمة . وهكذا يمكن القول أن شرم الشيخ برغوت وهو من الطراز الأول يتفوق فى صفاته البحرية على خليج سواكن ، وأن الثغرة فى الحاجز الخارجى بين شعاب

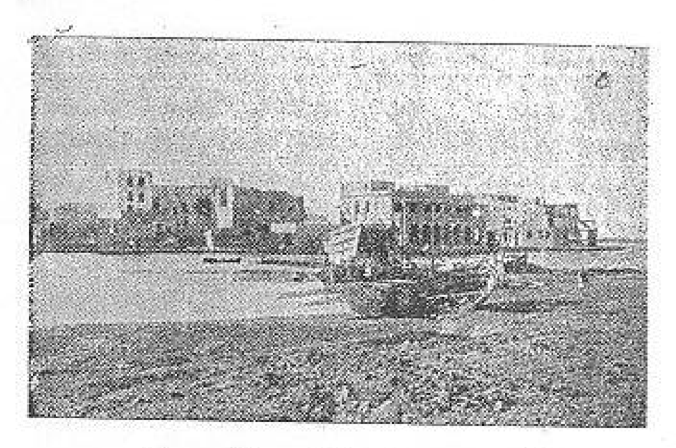
ونجت وتورتيت والثغرة التى تقابلها فى فتحة الشرم مناسبة تماما لمرور السفن الى أعماق ملائمة فى ذراع مائية هادئة محمية . ويعتبر اتصال ذراع الشروم بخور موج الذى يفعم بالماء فى موسم المطر ، التى تنساب جارية الى البحر ، مسئولا عن نظافة الشرم ومدخله نظافة لا تتمثل فى خليج سواكن . وجدير بالذكر أن المياه العذبة من شأنها دائما حرمان المرجان من ممارسة نشاطه مهما كانت الظروف الأخرى مناسبة ، لأن نموه ونشاطه فى حاجة دائمة الى درجة ملوحة معينة للماء فى الشرم أو الخليج غير العميق .

أما قصة الصراع بين سواكن وميناء السودان الجديد بورسودان فلم تستغرق وقتا طويلا . وبدأت من أول يوم وضع فيه انشاء الميناء الجديد فى موقع شرم الشيخ برغوت موضع التنفيذ فى سنة ١٩٠٦ ، وقبيل أن تتم الانشاءات الأساسية فيها وتفتتح رسميا فى عام ١٩٠٩ . وقد بدأ التجار والمشتغلون بخدمة الملاحة فى توجيه جزء من أعمالهم ونشاطهم الى ميناء بورسودان ، وكانوا يرسلون من يرعى مصالحهم المتزايدة فيها مع تطور ونمو حركة الانشاء والتعمير . ويعنى ذلك أن بورسودان بدأت خصوصا بعدما تم امتداد الخط الحديدى اليها فى مايو سنة ١٩٠٦ فى مشاركة سواكن مشاركة فعلية فى استقبال السفن وخدمة التجارة ، حتى استحوذت على نسبة كبيرة من تجارة السودان الخارجية بطريق البحر الأحمر . ويمكن القول أن تلك المشاركة والتى تحولت الى صراع ومنافسة باتت واضحة وملموسة على ضوء مقارنة حالة الملاحة وعدد السفن فى كل من الميناءين فى الفترة المحدودة من يناير الى نوفمبر سنة ١٩٠٦ . وزارت سواكن فى هذه الفترة مثلا ١٢٣ سفينة حمولتها ١١٤ر٨٩٥ طنا ، وأنزلت حمولة قدرها ٢٠ر٥٩٥ طنا من الفحم و ٤٦٥ر٦٠٧ من الرسالات التجارية . أما بورسودان فكان نصيبها فى هذه الفترة ١١١ سفينة حمولتها ١٢٣ر٦٤٥ طنا ، وأنزلت ٧٤٤ر٢٨٠ من الرسالات التجارية ، ومن ضمنها بعض سفن الملاحة الساحلية ، التى كانت تصل اليها من سواكن لنقل الرسالات المسجلة برسم بورسودان وأفرغتها السفن . وكانت حكومة السودان لا تجد بدا من رعاية بورسودان والعناية بها ، وتشجيع المرور بها ، حتى أنها سمحت بمرور بعض البضائع برسم الكنغو والحبشة عن طريقها من غير ضرائب مقررة أو مفروضة .

واستمر الصراع فترة تمتد من سنة ١٩٠٦ الى سنة ١٩٢٢ ، كانت كل التسهيلات توضع خلالها فى الميناء الجديد تحت اشراف الحكومة ، أما سواكن فلم تلق الا الاهمال • ولعل من الطبيعي أن تعمد الحكومة الى سياسة الاهمال وعدم القيام بأى مجهود ايجابى ، لأنها كانت تعتنق سياسة عدم الابقاء عليها من الناحية الوظيفية على الأقل _ وقد كافح سكان سواكن وظهيرها المباشر كفاحا مريرا للابقاء عليها وتشغيلها فى خدمة التجارة واستقبال السفن حتى قيام الحرب العالمية الأولى فى سنة ١٩١٤ • وكانت الجالية الهندية المستقرة فيها والمشتغلة فى التجارة من أكثر الجاليات تحمسا للابقاء على سواكن والحيلولة دون تحول التجارة عنها وسقوطها • وظلت سفنهم والسفن التى تحمل البضائع لهم تصل الى مرفأ سواكن من حين الى حين الى سنة ١٩٢٤ • وهم أنفسهم يفسرون ذلك الاصرار والتمسك بسواكن على ضوء احساسهم بسهولة التفريغ من السفن والتخزين فى المخازن التى كانت لا تبعد عن المرابط بأكثر من أمتار معدودات ، وتوجد فى نفس مساكنهم التى يقطنون الأدوار العليا منها ويضعون بضائعهم فى أدوارها السفلى • ولعل من الطريف أن يتغاضى الانجليز فى حكومة السودان عن اصرار السواكنية وغيرهم من سكان سواكن خلال تلك الفترة التى كانت مشكلة الماء العذب وتوفيره لبورسودان قد استحكمت ولم يصل البحث فيها الى نتيجة ايجابية مرضية • ويعنى ذلك أنهم لم يضعوا قيودا على سواكن ومرور السفن بها وارتباط سكانها بخدمة التجارة المارة رغبة منهم فى عدم تحميل الميناء الجديد عددا كبيرا من السكان فى وقت لم يتوفر فيه بعد المورد الكافى الغنى للماء العذب بكميات كافية • من أجل ذلك نحن نعتقد أن استمرار الصراع بين سواكن وبورسودان من ١٩٠٧ الى ١٩٢٢ لا يبرره فى الواقع تمسك السواكنية بجزيرتهم ، وانما يبرره البطء فى تنفيذ كل الأعمال الانشائية فى المرفأ والمدينة • ويمكن القول ان قيام الحرب العالمية الأولى واضطراب الخطة الموضوعة لحل كل المشكلات المتعلقة بالماء العذب وتوفيره والتى وضعت قبيل قيامها بوقت قليل ، هو الذى منح سواكن فرصة أخرى تمتد من ١٩١٤ الى ١٩٢٢ ، لأن تشارك بورسودان فى خدمة تجارة السودان الخارجية • والواقع أن بدء العمل فى توفير المياه العذبة من خور أربعات بعد الحرب العالمية الأولى مباشرة ، هو الذى مكن الحكومة بعد ذلك من تضييق الخناق على سواكن ووصول السفن اليها • وخرج منها أصحابها وسكانها



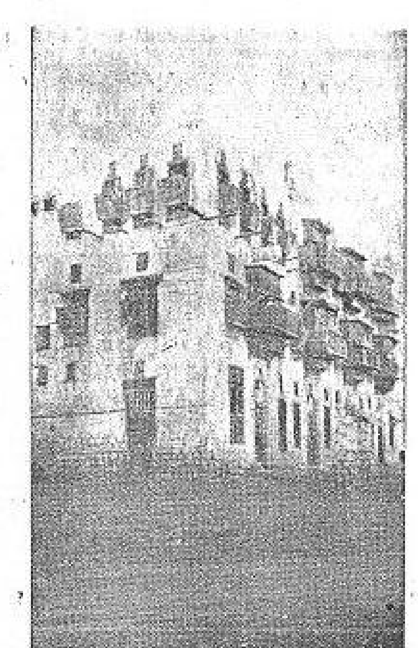
البوابة الداخلية عند مدخل جزيرة سواكن



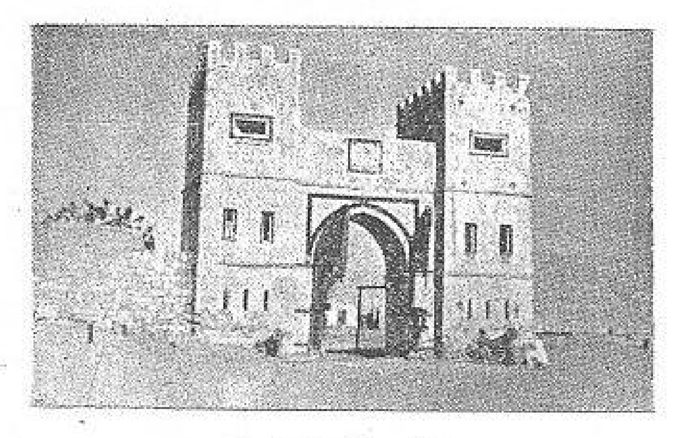
المرفأ وموضع اصلاح القوارب (السمبوك)

أفواجا الى بورسودان وهم كارهون تحت ضغط تلك الظروف • ولا شك فى أن تطور أحجام السفن وزيادة الغاطس منها أسهما من ناحية أخرى فى اضمحلال سواكن نهائيا • ذلك أن خليج سواكن فيما حول الجزيرة وهو هادىء جميل لم يزود بتحسينات أو انشاءات لاستقبال السفن • كما أن الأعماق لم تكن مطمئنة بالنسبة للسفن الكبيرة • وأخيرا أصدرت الحكومة أمرا الى كل السفن تحرم فيه عليها الدخول الى سواكن فيما عدا تلك التى لا يزيد طولها على ٣٣٠ قدما ولا يتجاوز الغاطس منها ٢٠ قدما • عندئذ فقط خيم البؤس على سواكن وكان طبيعيا أن تنزل عن مكانتها التجارية التى تمتعت بها خلال قرون كثيرة •

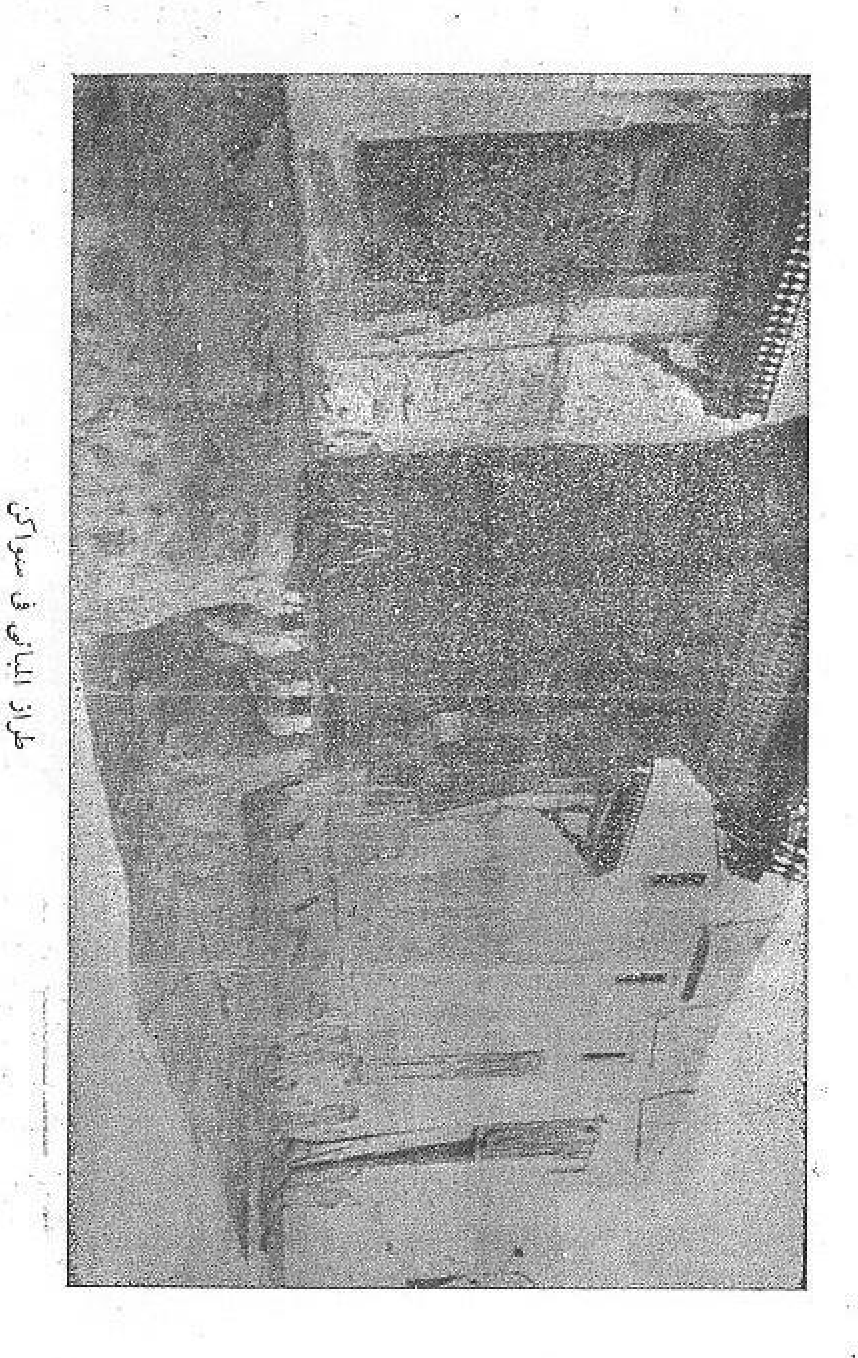
وسواكن اليوم خالية من كل أثر للحياة والنشاط فيما عدا أولئك البجاة من الهدندوة ، الذين يسكنون القيف فى ظهير خط الساحل المباشر فى مواجهة الجزيرة والخليج • ومنازل الجزيرة مهجورة سواء كانت صغيرة من طابق واحد أو كبيرة من عدة طوابق • ومع ذلك فهى جميلة فى مظهرها الخارجى تحكى عن الماضى وقصة الغنى والزيادة والوفرة • ويظهر عليها الطابع العربى والاسلامى خصوصا فى المنازل الكبيرة الضخمة التى تتميز بمشربيات لا تختلف عن مثيلاتها فى منازل الطراز العربى الاسلامى فى دمشق أو القاهرة أو بغداد • ويمكن أن نستدل من حجم المنازل وازدحام الجزيرة بها وضيق الفواصل والشوارع التى تفصل بينها من ناحية ، وامتداد المبانى فى القيف المقابل لها من ناحية أخرى ، على أنها كانت كثيرة السكان وربما كان سكانها أكثر من سكان بورسودان فى الوقت الحاضر • وجدير بالذكر أن السواكنية الذين اعتزوا بمينائهم وتمسكوا بها ومازال فى قلبهم الحنين والشوق ومازالت منازلهم سليمة ، لأنهم يأملون فى العودة اليها يوما ما • ولا يمكن لزائر غريب يهبط الى سواكن من التلال أو يقترب منها من ناحية بورسودان أن يصدق أنها مهجورة خالية تماما من كل أثر للسكان • ولكنه اذا اقترب منها آمن بذلك الخراب وهو يمر فى شوارعها الضيقة التى تمتد ملتوية فى غير نظام أو انتظام ، كما يرى مياه الخليج ساكنة هادئة لا يشق سطحها حتى ولو قارب صغير • وغريب حقا أن يعيش بعض الحداربة والهدندوة فى القيف ، ويطالعهم البحر صباح مساء دون أن يثير فى نفوسهم رغبة فى التفاعل معه فى صورة من الصور • ويقتصر ذلك التفاعل على موسم معين هو موسم الحج عندما يتجه الحجاج السودانيون وغيرهم ممن يمرون بطريق السودان • وعندئذ يعودون الى قواربهم ويشقون



منزل من المنازل على الطراز العربى الاسلامى



بوابة سواكن الخارجية



طراز المبانى فى سواكن

الماء الى السفن الصغيرة الحجم التى ترسو فى مياه الخليج ، ويقومون بنفس الدور الذى مارسه أجدادهم قرونا طويلة فى خدمة الملاحة والتجارة • وهكذا كان التدهور والانهيار اللذين أصاب سواكن كمركز للعمران وجاء كنتيجة أخرى لسياسة الحكومة التى حاولت بشتى الطرق تجميد قيمتها وتحويلها الى موقع أثرى • وكانت آخر تلك الضربات قبيل الانتخابات التى سبقت استقلال السودان فى سنة ١٩٥٢ ، فأوقفت سير القطارات اليها فترة قصيرة ، ثم اتخذت قرارا آخر يقضى بنزع الخط الحديدى ذاته فيما بين سواكن وسلوم • ويعنى ذلك صراحة قطع آخر أمل فى أن تعود الى الحياة والنشاط ، أو أن تسهم فى خدمة التجارة السودانية وتوجيهها • ويجب أن نقف هنا عند ذلك المثل الحى الملموس المعاصر الذى يبين كيف اندثرت من قبلها الموانى ، وضاعت فى ظل الظروف غير الملائمة وتخلى القوة المسيطرة عليها أو انهيارها • وموانى الساحل السودنى فى جملتها ـ كما قلت تتميز بالحساسية ، وبأنها تكاد تكون المرآة التى تنعكس فيها صورة القوة السياسة التى تهتم بها أو باستخدامها من أجل الحصول على السلع والمنتجات السودانية •

ونشير الى أن السواكنية أثاروا بعد تشكيل الوزارة الوطنية السودانية الأولى عاصفة من الاحتجاج وفندوا السياسة التى رسمت لاسدال الستار على مدينتهم • وبذلت المساعى من أجل انقاذ الموقف وتكونت لجنة أهلية للبحث عن حل لمشكلة سواكن • وقد تعهدت الحكومة من جانبها برصف الطريق الموصل اليها من بورسودان واعداده لحركة المرور بالسيارات ، وحل مشكلة الماء وتوفيره • وكانت الخطوة الايجابية الوحيدة هى الاستمرار فى توجيه الحجاج اليها للمرور بها الى الأراضى المقدسة ، كما كان يحدث من قبل • وأبقت على تجهيزات الحجر الصحى اللازمة لمراقبة أفواج الحجاج فى رحلتى الذهاب والعودة • وما زالت المبانى الحديثة الضخمة التى تقع فى مقابل جزيرة سواكن من ناحية الشمال ، والتى جهزت بصهاريج المياه قائمة ، وتدب فيها الحياة والحركة مع وصول الحجاج فى موسم الحج • وعندئذ فقط يتوالى دخول السفن الصغيرة الى الخليج لنقلهم • ويزداد النشاط ويطول موسمه اذا صادف موسم الحج موسم حلج القطن ، واجتمعا معا فى وقت واحد ، لأنه يعنى نشاطا اضافيا يتمثل فى زيادة عدد سفن الملاحة الساحلية التى تنقل قطن دلتا طوكر من مرفأ ترنكتات الى محلج القطن فى القيف المواجه لجزيرة سواكن من ناحية

الجنوب • ويجتمع حينئذ فى سواكن عدد كبير من البجاة ومعهم أسرهم لتلبية احتياجات الخدمة الموسمية فى المحلج • ونحن نعتقد أن أية محاولة لاحياء سواكن لن تكون مجدية اذا ماكان الغرض من ذلك عودتها الى وظيفتها كميناء فى خدمة الملاحة والتجارة • وينبثق ذلك الاعتقاد من علمنا بأن تجهيزات بورسودان واستعدادها وتلبيتها لاحتياجات مرور التجارة الخارجية للسودان لن تمنح سواكن الفرصة بسهولة لكى تقف على قدميها مرة أخرى • ولذلك يجب أن يكون البحث فى أحياء سواكن وفق خطة مرسومة ، نلخصها فى خطوتين أساسيتين • ومع ذلك فلا يمكن أن نتكهن بوقت معين للانتهاء من أى من تلك الخطوتين ، لأن الأمر تقديرى بحت ، وتتحكم فيه ظروف لا يسهل الحكم عليها أو تقديرها •

والخطوة الأولى التى نقترحها ونراها مناسبة هى اعتبار سواكن مركزا من مراكز العمران بصرف النظر عن كونه ميناء • ويعنى ذلك البحث فى أمر تجميع السكان فيها واعادة النشاط اليها ، وزيادة عدد السكان الوافدين اليها من البجاة ، أو من غيرهم من السودانيين من وادى النيل • والسبيل القويم الكفيل بذلك هو خلق الظروف الملائمة أو المناسبة التى تحبب للناس ، بل تحتم عليهم البقاء فيها ، والعودة الى تعميرها وسكناها بصفة مستمرة • وليكن لنا فى نشاط الحياة فيها فى موسمى الحج والحلج دليل يضع أيدينا فى بداية الخطة التى يجب أن ترسم وأن تخطط • ونعنى بذلك خلق الأعمال المناسبة التى يمكن أن يتجمع من أجلها السكان لتلبية احتياجات تلك الأعمال • ونحن نقترح الاتجاه الى استغلال مياه الخليج كمصدر لثروة سمكية تصنع محليا لسد احتياجات السوق السودانية المحلية أو للتصدير ، أو كمصدر للحصول على الملح والأصداف • والواقع أن ذلك الاتجاه على الطريقة الحديثة كفيل بتشغيل عدد كبير من الأفراد ، وباستقرارهم فيها وتجمع عدد آخر من البجاة وغيرهم لخدمتهم وتلبية احتياجاتهم الضرورية • وطبيعى ألا يتعارض مثل ذلك النشاط مع النشاط فى بورسودان ووظيفتها فى أى صورة من الصور • لأن ليس ثمة مجال للمنافسة بينهما فى الوظيفة الرئيسية • ويجب أن يتبع ذلك كله بحث جدى فى سبيل توفير مياه الشرب العذبة لها من مجموعة آبار شاطا التى تبعد عنها بحوالى ألف متر ، أو من أى موضع صالح آخر من ناحية ،

وتطهير الخليج من أثر النشاط المرجانى والقناة التى تربط بينها وبين البحر حتى تلائم السفن الحديثة للصيد من ناحية أخرى • والمهم أن هذه المرحلة أولية وضرورية حتى ترد اليها الحياة • ولكننا مع ذلك لا يمكن أن نجزم برأى قاطع فى طولها والوقت الذى تستغرقه قبل الوصول الى المرحلة التالية • ويبدو أن المرحلة أو الخطوة التالية ستفرض نفسها فرضا ، عندما تضيق بورسودان وتعجز عن أن تستوعب كل تجارة السودان الخارجية • ويمكن القول أن التنمية الاقتصادية فى السودان فى القطاع الزراعى والرعوى فى السنوات الخمس الأخيرة تقترب منا من تلك الحالة ، حتى أن حكومة السودان لجأت الآن الى زيادة أطوال الأرصفة فى بورسودان لزيادة عدد السفن التى ترد اليها زيادة كبيرة • ونحن نعتقد أن التوسع فى مشروع امتداد المناقل ، ثم تنفيذ مشروع كنانة على مياه خزان الرصيرص المقترح ، سوف يؤدى الى تحميل بورسودان فوق طاقتها • من أجل ذلك ومن أجل انتظام الشحن والتفريغ ، وتفادى خطر التأخير الذى لا يتفق مع أسس اقتصاديات النقل يجب أن تنظر الحكومة عندئذ نظرة جدية ايجابية لوضع الخطوط الرئيسية لعودة سواكن الى تأدية وظيفة الميناء لتعمل جنبا الى جنب مع بورسودان •

بورسودان

ميناء السودان الحديث

أشرنا فى الفصل السابق الى الاتجاه بل الاصرار على خلق الميناء السودانى الجديد على المرفأ الطبيعى المناسب ، لكى يفى باحتياجات الانقلاب الاقتصادى المرتقب خلال القرن العشرين وفى فجره القريب • وكان تنظيم المرفأ واعداد الأرصفة لاستقبال السفن الكبيرة من أهم الدوافع التى أدت الى ادخال التحسينات والاضافات من وقت لآخر حتى يستجيب الميناء للتطور فى زيادة أعداد السفن وأحجامها من جانب ، ونمو حجم التجارة من جانب آخر • وتتمثل الاضافات فى فترتين أساسيتين ، من سنة ١٩٢٥ الى سنة ١٩٣٧ ، ومن سنة ١٩٥٦ الى الوقت الحاضر • وليس ثمة شك فى أن المرحلة الأولى كانت خير عون ساعد بورسودان على النهوض بأعبائها خير قيام فى سنوات الحرب العالمية الثانية فى خدمة التجارة السودانية وتلبية احتياجات الحلفاء فى ميادين الشرق الأوسط •

ونود قبل أن نوغل فى الحديث عن بورسودان وتوجيه التجارة السودانية أن نعرض صورة سريعة واضحة لكل التنظيمات فى المرفأ ، والتى تشمل التحسينات فى المرحلتين الأولى والثانية ، والاضافات التى توضع فى الوقت الحاضر •• ولعل من الطريف حقا أن نذكر أن الخطة التى وضعت لاعداد الميناء وتجهيزاتها قد راعت تخصيص كل جانب من المرفأ لتأدية دور معين فى خدمة السفن ، وحتى يتم العمل فى دقة وسرعة ونظام • ويمكن للباحث أن يميز على ضوء ذلك بين ثلاثة أرصفة ، جهز كل واحد منهما بما يكفل له القيام بوظيفته خير قيام •

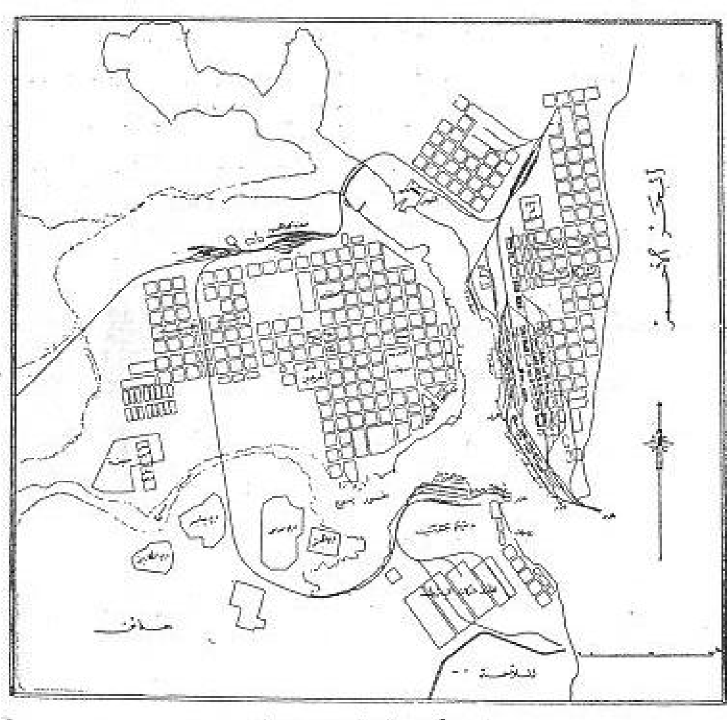
١ ــ الرصيف الشرقى :

يقع هذا الرصيف على الجانب الأيمن من الذراع الرئيسية للمرفأ بالنسبة للسفينة المقتربة من عرض البحر من خلال الفم أو الثغرة الى المرفأ • والواقع

انه ليس رصيفا واحدا انما هناك أكثر من رصيف تمتد كلها على التوالى بحيث تكون الحظيرة الجمركية ومبانى الحظائر الأهليـة ومكاتب الميناء فى ظهيرها المباشر • ونذكر منها على الأقل ثلاثة أرصفة تكفى لاستقبال سبع سفن محيطية كبيرة فى أعماق مناسـبة للغاية • ويمثل الرصيف الرئيسى الذى يقع ضريح الشيخ برغوت فى ظهيره وعند نهايته التى تقترب من فم الميناء أطول تلك الأرصفة جميعا ، حيث يبلغ طوله حوالى ٢٢٨٠ قدما• ويسمح هذا الطول بخمسة مرابط تتسع لخمس سفن ، طول الواحدة فى المتوسط حوالى ٤٥٦ قدما ، فى غاطس قدره ٣٨ قدما • وتخدم عمليات الشحن والتفريغ على هـذا الرصيف روافع كهربائية تتراوح حمولتها بين ٣ ، ٥ أطنان ، كما جهزت المرابط بأنابيب تكفل للسـفن الحصول على احتياجاتها من المـاء العذب أو الزيت والوقود • وتمر السكة الحديد فى الفراغ الذى يمتد بين مواقع المرابط وبين مبـانى الحظائر الجمركية • ويبلغ طول الرصيف الثانى على هذا الجانب أيضـا ٥٠٠ قدم ، وبه مربط واحد يحمل رقم ٩ ويمكنه استقبال سفينة واحدة كبيرة فى غاطس يبلغ ٣٤ قدما • وقد ترسو السفن أحيانا الى جوار صندل عائم يثبت الى جانب هذا الرصيف ، اذا ما زاد الغاطس منها على ٣٤ قدما • أما الرصيف الثالث الذى يقع عند النهاية الشمالية ، وعلى مسافة ٢٠٠ ياردة من نهاية الرصيف الرئيسى فيبلغ طوله حوالى ٤٥٠ قوما ترسو الى جواره سفينة واحدة فى عمق يصل الى ٣٨ قدما • ولا تخدم عمليتى الشحن والتفريغ على المربط رقم ٩ ، رقم ١١ روافع انما تستخدم السفن روافعها الخاصة فى عمليتى الشحن والتفريغ • والتحسينات فى الفترة الأخيرة من سـنة ١٩٥٧ تشمل تجهيـز رصيف فيما بين الرصيف الرئيسى ومجموعة المرابط الخمسة وبين رصيف رقم ٩ ويتسع لثلاثة مرابط على الأقل تحمل رقم ٦ ، ٧ ، ٨ •

ب ــ الرصيف الجنوبى :

يشغل هذا الرصيف جانبا من الذراع الأخرى للمرفأ والذى يقع على يسار السفينة الداخلة من عرض البحر • وتمثل هذه الذراع فى الواقع نهاية خور موج الذى يهبط من تلال البحر الأحمر فى الظهير ويقسم مدينة بورسودان كما يظهر فى الخريطة الى قسمين • وقد استغل هذا الجانب منذ سنة ١٩٢٢ ميلادية حيث تم تنفيذ مشروع خاص بانشاء رصيف طويل ، لاستقبال سـفن الفحم



(شكل ٧) بورسودان
الأرصفة والمرابط ومواقع السكن

وزيت البترول والحمولات الخطرة القابلة للاشتعال أو سفن الملح • وروعى فى تنسيق العمل واعداده تيسير عمليات الشحن والتفريغ دون تعريض أى جزء من المدينة الرئيسية أو الرصيف الشرقى ومخازن البضائع لخطر الحريق أو الاشتعال • وقد جهز المربطان رقم ١٧ ، ١٨ لخدمة سفن الفحم وطولهما معا ٩٠٨ أقدام ، وعمق الماء الى جوارها ٣١ قدما • وتقوم أربعة حمالات على خدمة شحن الفحم وتفريغه بطريقة آلية • والحمالة عبارة عن رافعة تتحرك على قضبان لمسافة ٨١٠ أقدام فيما وراء الرصيف الى مخازن الفحم لنقل ١٢٠ طنا فى الساعة • أما المربط رقم ١٥ فيبلغ طوله ٥٣٠ قدما ، وعمق الماء الى جواره ٣٣ قدما • وهو مخصص لرسو سفن الملح وسفن الحمولات الخطيرة كالذخيرة والمفرقعات • أما المربط رقم ١٦ فلا يتجاوز طوله أكثر من ١٨٠ قدما ، وتستخدمه سفن البترول والشحنات السائلة وعلى جانبه تجهيزات خاصة بنقل النفط ودفعه الى مستودعات الشركات التى بنيت على مسافات قليلة فى ظهير الرصيف • وتخدم مواصلة من سكة الحديد هذا الرصيف أيضا ، وتصل اليه من[1] الخط الرئيسى حيث تتفرع قبيل الوصول الى محطة بورسودان بحوالى نصف ميل ، وتخترق هذه المواصلة المدينة فى أطرافها الغربية وتعبر خور موج الى الميناء الجنوبى •

ج ـ الرصيف الغربى :

يشغل الرصيف الجانب المواجه لمربط رقم ٩ ومربط رقم ١١ على الذراع الرئيسية ، بحيث تقع مبانى المدينة ومصالح الحكومة بها فى ظهيره مباشرة • وهذا الرصيف لا يتجاوز طوله ١٥٠ قدما ، ولا يزداد العمق الى جواره على ١٦ قدما • ومع ذلك فان امتدادا طويلا لا يصل عمق الماء الى جواره الا الى ست أقدام فقط • وتستخدم سفن الميناء وخدمة الملاحة التابعة لمكتب الميناء هذا الرصيف • وهو ملائم لها تماما ، لأنها كلها من السفن الصغيرة بالاضافة الى مجموعة من القاطرات أو من الجرارات عددها ست ، وكراكة واحدة وأربع روافع على الصنادل • ولمكتب الميناء أيضا حوالى ٢٦ صندلا لخدمة الشحن والتفريغ من السفن التى ترسو على المخطاف فى قلب المرفأ ، بعيدا عن الأرصفة والمرابط فى حالة ازدحام الميناء بالحركة والنشاط •

وفى المرفأ ما يشبه الحوض ولكنه صغير ومحدود القيمة • وهو فى واقع الأمر مجرد ورش تعمل على تجهيز بعض قطع الغيار للسفن ، وتلبية احتياجاتها للاصلاح ، بالاضافة الى العناية بسفن الميناء الخاصة وبناء الصنادل وصنادل الحواجز وتجميع أجزائها • فهو اذن ليس حوضا جافا أو عائما انما عبارة عن أربعة مزالق (زلاقات) تعمل بطريقة آلية ، وتهبط على عجل على قضبان فى وضع مائل ، حتى تصبح عند القاع فتدخل عليها السفينة ـ أو الصندل ـ ثم تربط اليها بقوة ، ثم تسحب للبر للمعالجة من أى عطب فى قاعها أو فى الجزء الغاطس منها • وتخدم الزلاقة رقم ١ سفن القاطرات وكل السفن التى لاتتجاوز حمولتها ٥٠٠ طن ، أما الثانية فلا تتجاوز حمولتها ٢٠٠ طن وتستخدم لصيانة الصنادل وتركيبها • أما رقم ٣ ، ٤ فهى زلاقات (عربات) صغيرة تستخدم لاصلاح القوارب واللنشات •

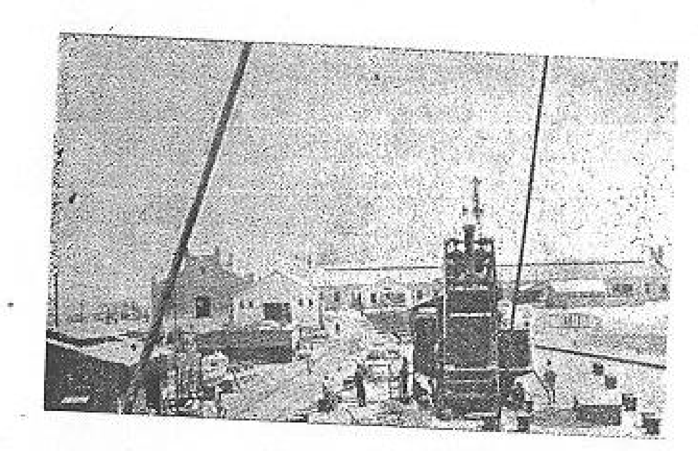
حركة الملاحة من والى الأرصفة والمرابط :

لا يمكن للسفن أن تقترب من عرض البحر أو أن تخرج من الميناء الا بحرص وحذر شديدين وفى طرق مرسومة حتى لا تتعرض لخطر الحواجز المرجانية البعيد منها والقريب • ويكون دخول السفن عادة من خلال الفتحة الملاحية بين حاجزى ونجت وتورتيت • وأفضل طريق لمرور السفينة هى أن تتجه بعد فنار سنجنيب مسافة ميلين ناحية الجنوب ، الى الفتحة الملاحية فى اتجاه الغرب • والمفروض أن تقابلها فى هذه المنطقة سفن الارشاد فتمر السفينة من الفتحة الملاحية الخارجية حتى تصل الى الفتحة الداخلية عند فم الميناء • والمفهوم أنها تقطع الطريق فيما بين هاتين الفتحتين فى أعماق مناسبة لا علاقة لها بالنشاط المرجانى • ومع ذلك فلابد من أن يكون هناك حرص وحذر شديدين حتى لاتجنح السفينة أو تخرج عن الطريق المأمون الى القناة الضحلة فيما بين الحاجز المرجانى الخارجى والحاجز المرجانى الساحلى • وتنتشر فى مدخل الميناء من الفتحة الخارجية الى الداخل الأنوار والفوانيس التى تحدد معالم الطريق وترشد السفن • وأهم تلك الأنوار فنار سنجنيب الذى أنشىء فى سنة ١٨٩٧ على جزيرة مرجانية مغمورة ويبلغ ارتفاعه حوالى ١٦٥ قدما فوق مستوى سطح البحر • ويقع هذا الفنار على مسافة حوالى ١٤ ميلا بحريا من المرفأ • ويبعث شعاعا منفردا كل خمس ثوان فى ساعات الليل ، ويظهر هذا الضوء من مسافة ١٩ ميلا على الأقل •

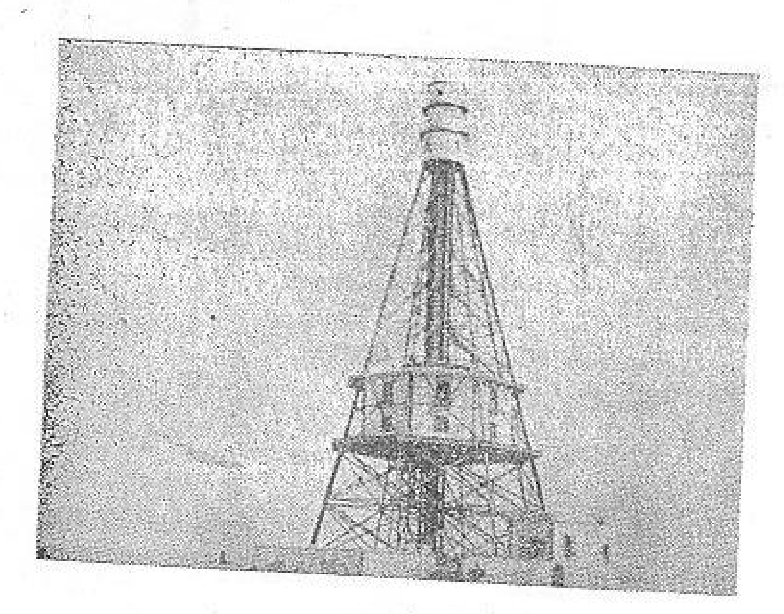
أما الفوانيس التى ترشد السفن فى القناة الملاحية الى الفتحة الداخلية ، فنذكر منها الفانوس على رأس حاجز الأمواج الخارجي المثبت على ارتفاع ٦٥ قدما عن سطح البحر . أما فانوس بورسودان الرئيسى فقد أقيم على أرض ترتفع حوالى ٦٣ قدما عن سطح البحر ، ويبلغ طوله ٧٢ قدما ، وهو مثبت على الطرف النهائى للحاجز الساحلى بحيث يبعد حوالى ميل وربع ميل جنوب شرق حاجز الأمواج الخارجى . ويوجد فانوس داما داما على ارتفاع ٢٦ قدما على الجانب الجنوبى الغربى من مدخل الميناء الداخلى وعلى مسافة ٢٢٠٠ ياردة جنوب شرق حاجز الأمواج . وثمة فانوس آخر علـى الجانب الشمالى الشرقى من مدخل الميناء الداخلى ارتفاعه ٢٦ قدما وعلى مسـافة ٧٠٠ ياردة غرب حاجز الأمواج . أما المدخل الخارجى بين حاجزى ونجت وتوريت فيحدده فانوسان يضيئان تلقائيا مع الغروب . وفى قلب المرفأ ذاته أنوار منها نور أو فانوس يقع على رصيف رقم ٩ ارتفاعه ٢٨ قدما ، كما يوجد فانوس آخر خلف صهريجى المياه عـلى رصيف الرئيسى طوله ١٠١ قدما . وفى قلب المدينة ذاتها برجان كبيران فى قمة كل برج منهما فانوس يضىء . ويقع الفانوس الأمامى على البرج العـالى المجاور لفندق البحر الأحمر ، والذى يبلغ ارتفاعه ١١٣ قدما ويبعد بمسافة ٢٢٠٠ ياردة شـمال غرب الفانوس على رأس الرصيف الواقـع على الجانب الغربى للمدخل ، أما الفانوس على البرج الثانى فيقع الى جوار المسجد الكبير ، ويبلغ ارتفاعه ١٥٧ قدما . ويخدم هذان الفانوسان على البرجين العاليين السفن عندما تقترب ، بحيث يضبط ربان السفينة مقدم سفينته (البروة) فى خط مستقيم تماما مع الضوءين اللذين تكون فتحة المدخل على امتدادهما . فيدخل فى سلام وأمن تامين .

ارتباط بورسودان بظهيرها :

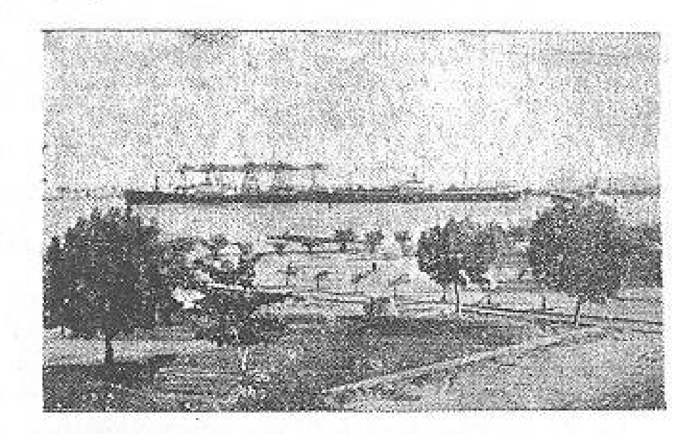
وكان طبيعيا بعد أن جهزت الأرصفة والمرابط أن توضع الخطط بشأن الربط بين موقعها وبين مناطق الظهير التى تقوم على تصريف انتاجها . وجدير بالذكر أن العمل فى خط سكة حديد سواكن ـ عطبرة كان قد انتهى قبيل وقت قصير من تشغيل ميناء بورسودان ووصول السفن اليه ، فسهل ذلك الأمر كثيرا . وقد اختيرت نقطة على الخط الحديدى عند محطة سلوم لمرور سكة الحديد الى بورسودان . وقد امتد الخط الحديدى فعلا عن طريق خور توتالى الى أبو ومنها الى كمبسنها بطريق خور أكوات الى بورسودان . وكان تحقيق هذه الخدمة مجديا لأنه



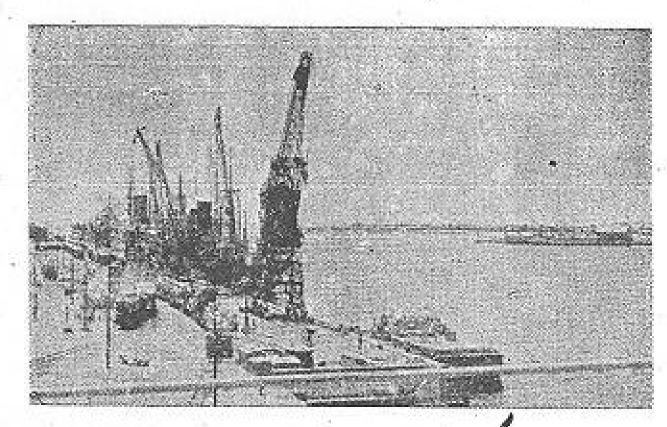
الحوض فى بورسودان



فنار سنجنيب



الرصيف الجنوبى وحمالات تفريغ الفحم من بعيد



الرصيف الرئيسى (الشرقى)

ربط فيما بينها وبين الأقاليم النيلية ومناطق الانتاج فيما حول النيل . ومع ذلك فلم يؤد امتداد هذا الخط كل الخدمات المطلوبة لخدمة التجارة السودانية خصوصا بعدما وضعت السياسة المتعلقة بالتوسع فى الانتاج الزراعى فى دلتا القاش . عندئذ كان لابد من ربط هذه الدلتا وحقول القطن فيها بخط سكة حديد عطبرة ـ بورسودان واختيرت النقطة على الخط عند الميل ١٧٥ من عطبرة لمد هذه المواصلة فى قلب أوطان الهدندوة . وقد مدت فعلا فى ٢١ أبريل سنة ١٩٢٤ . وباتت بورسودان منذ ذلك التاريخ على اتصال وثيق بسكة الحديد بمناطق الانتاج وكل الأجزاء التى تمر بها ، الأمر الذى حقق لها كل الأسباب التى تدعو الى قيامها بوظيفتها كاملة فى خدمة التجارة السودانية (١) .

التطور العمرانى ومشاكله :

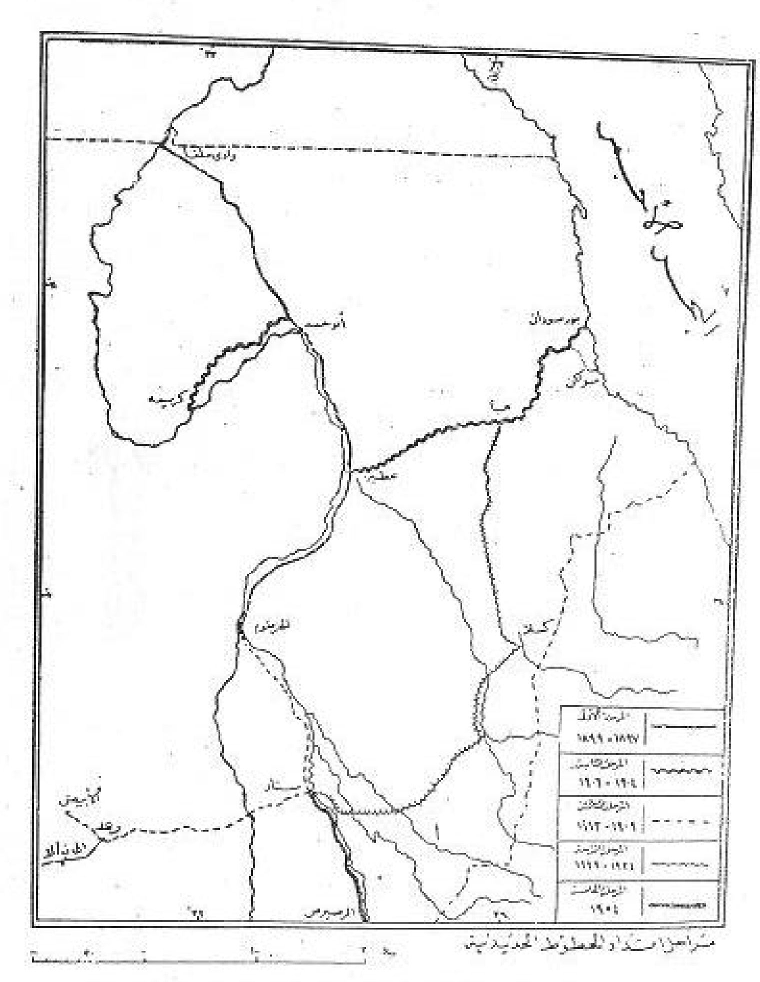
نود أن نشير أولا الى أن سير العمل فى اعداد وتجهيز الأرصفة قام على أكتاف ثلاث فرق من قوات الجيش المصرى بقيادة اليوزباشى محمد يوسف . وقد وصلت هذه الفرق الى الموقع من بربر الى سواكن بالطريق البرى العادى ثم اتجهت بحرا الى مرسى الشيخ برغوت . وكان الهدف الآخر بعد اعداد المرفأ هو بناء المدينة أو تخطيطها بشكل يليق بمركزها كعاصمة لمديرية البحر الأحمر آنذاك . وقد صادفت العمليات الأولى للبناء والتعمير صعوبات جمة ترتبت على عدم توفر الجير والطفل وبعض مواد البناء الأخرى . واستمر العمل سنوات عديدة متوالية ، وضعت فيها بعض المبانى الهامة التى خصصت لبعض مصالح الحكومة الخاصة ، التى لها علاقة بخدمة الميناء . ولعل أهم ما يلفت النظر هو سيطرة الحكومة على كل مظاهر التطور العمرانى الخاص لطريق غير مباشر ، وذلك حتى يتطور النظام العام للمبانى فى المدينة ويخضع امتدادها وفقا للمخطط

---

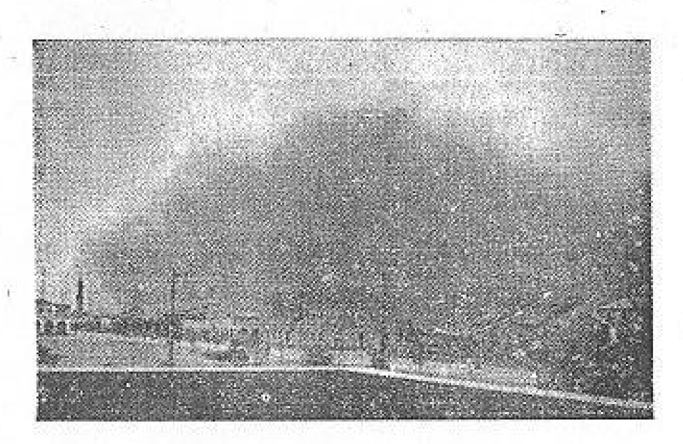
(١) الخطوط الحديدية فى السودان مفردة . ويعتمدون على خطوط التخزين فى بعض المحطات لتمرير القطارات فى الاتجاهات المضادة .

المرسومة . وتكاد تتحكم السياسة الحكومية فى تقدم التطور من حيث الامتداد والارتفاع . ويمكن أن نفهم ذلك على ضوء علمنا بأن أراضى بورسودان ملك خاص للحكومة ، وعلى أساس أنها لم تعترف بملكية خاصة للأفراد أو للقبائل فى الفترة السابقة لقيام بورسودان . ويعنى ذلك أن سياسة الحكومة قد تبلورت منذ البداية حول نظام الحكر .

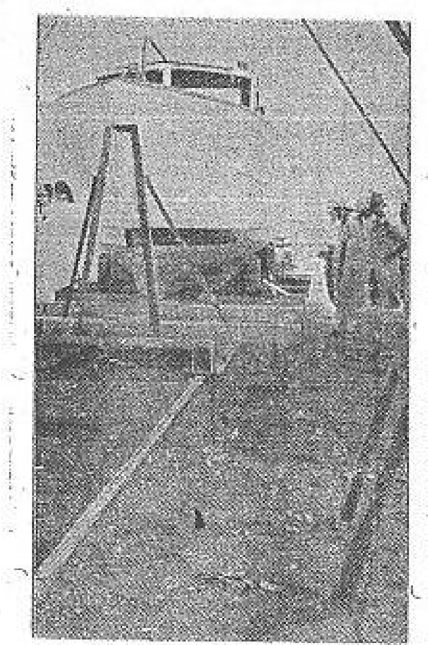
وقام تخطيط المدينة على أساس تقسيم الأراضى فى الظهير المباشر فيما وراء المرفأ الى أحياء متعددة . وتختلف قيمة كل حى من تلك الأحياء من حيث الموقع والامتداد والمسافة التى تفصل بينه وبين المرفأ . وكان الخشب المادة الأساسية لبناء المساكن ، عندما اختيرت مواقع الميناء لأول مرة . ولم يكن فيها حتى الحرب العالميـة الأولى بناء من حجر ، اللهم الا المبـانى التى أسستها الحكومة لبعض مصالح الحكومة كمحطة سكة الحديد والثكنات وفندق البحر الأحمر والمستشفى . وكانت المساكن الخشبية تبنى عادة على قوائم خشبية لكى ترتفع عن مستوى سطح الأرض . واتجهت السياسة بعد انقضاء سنوات الحرب العالمية الثانية الى احلال الأحجار الجيرية والمرجانية الصلبة محل الخشب فى بناء المنازل الخاصة ومصالح الحكومة ومبانيها . وقد استغلت بعض المحاجر للحصول على هذه الأحجار وكانت الأحياء المشرفة على المرفأ مباشرة أول أجزاء المدينة التى ظهرت فيها المنازل الحجرية . ووضعت الخطة لاستمرار عملية البناء واقامة المنازل الحجـرية والزحف من حى الى حى وفق خطة موضوعة يشرف عليهـا المجلس البـلدى بالمدينة . وباتت بورسودان اليوم مدينة جميلة تضم منازل ارتفعت الى أكثر من طابق واحد . وجدير بالذكر أن تعليمات قسم هنـدسة المدينة لا تسمـح بارتفاع المنازل الى أكثر من طابقين بصفة عامة . ويفهم ذلك التحديد على ضوء علمنا بعاملين ، هما عامل الحرارة ونظام توزيع المياه . ويذكر المهندسون أن قسوة المناخ ولا سيما فى شهور الصيف تحتم عدم الارتفاع بالمبانى ، كما تحتم ترك فراغ كبير بين كل بناء وآخر ، حتى لا تمنع الهواء عن بعضها البعض . ويفهم **العامل الثانى** على أساس أن توزيع المياه يتم من صهاريج على ارتفاع معين بطريقة الضغط العادى فلا يسمح بارتفاع المياه الى أكثر من الطابق الثانى . ومهما يكن من أمر فان هندسة البناء فيها جمال وذوق ممتاز ، وفيها صفات البساطة والحداثة أيضا . أما تخطيط الشوارع فيظهر أنه مرسـوم بحيث تكون مستقيمة وتتجمع كلها فى قلب المدينة ، الذى تتركز فيه حركة التسويق والتجارة والمرافق الأساسية الحيوية للسكان . وحرصت حكومة السودان بعد



(شكل ٨) الخطوط الحديدية فيما بين بورسودان ومناطق الانتاج السودانية على النيل



بورسودان فى العاصفة (الهبوب)

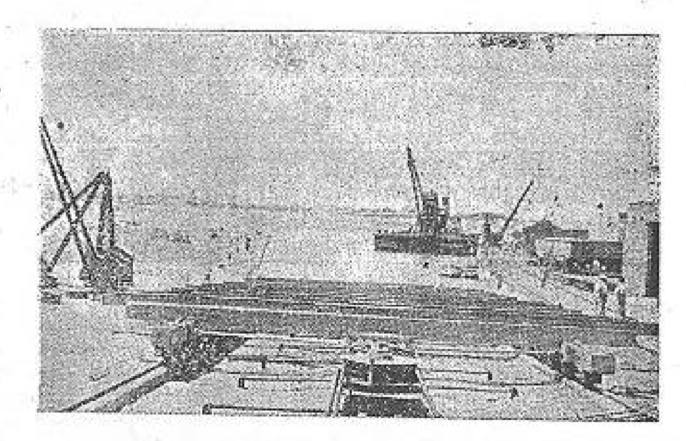


لنش على العربة رقم ٤

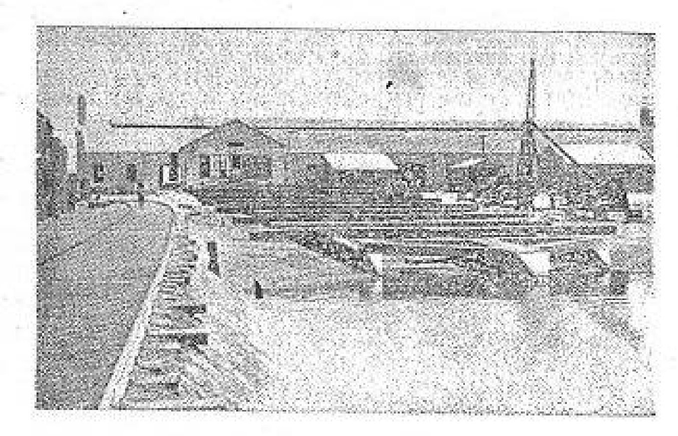
الاستقلال على تطوير المدينة وبذل المزيد من العناية باحتياجات السكان وحل بعض المشاكل التى كانت تبدو فى شكل كابوس مخيف يهدد المدينة وسكانها . ومع ذلك فان حكومة الحكم الثنائى كانت قد وضعت الحل لأخطر مشكلة كانت تهدد كيان الميناء وقيمتها ، ونعنى بها مشكلة الماء العذب . وقد لقيت هذه المشكلة دراسات مستفيضة فى كل المناطق المحيطة على يد خبراء ممتازين من سنة ١٩٠٥ الى سنة ١٩٢٢ . وانتهى البحث الى ضرورة الاعتماد على مياه تحملها أنابيب من خور أربعات لمجابهة الاحتياجات المتزايدة من سنة الى أخرى . وكان من الضرورى مد الأنابيب فى مسافة تبلغ حوالى ٢٠ ميلا من نقطة ترتفع حوالى ٣٥٠ قدما فوق مستوى سطح البحر . واستغرق العمل فترة طويلة اطمأنت بعدها بورسودان واطمأن سكانها على احتياجاتهم من الماء العذب وكانت الاضافات والتحسينات تطرأ من حين الى حين ، للحصول على مزيد من الماء كلما ازداد الطلب عليها . وأعدت الصهاريج والخزانات الأرضية فى قلب المدينة وعلى الجانب الشرقى للمرفأ للتوزيع المباشر . وأصبحت بورسودان اليوم فى مأمن من أى خطر يتهدد مواردها من الماء العذب . وتحمل المياه الآن أنبوبتان قطر الأولى ٩ بوصات ، والثانية ١٢ بوصة من نقط مختارة فى خور أربعات حيث تختزن فى الصهاريج والخزانات الأرضية والمعدة فى مواقع مناسبة متفرقة فى أنحاء المدينة .

سكان بورسودان :

ليس لدينا بيانات صحيحة عن سكان بورسودان منذ قيامها سوى أرقام تقديرية بحتة ، أعدها المديرون ورجال الحكومة من سنة ١٩٠٦ الى ١٩٥٤ ، ويعنى ذلك أنه لا يمكن أن نتتبع تطور الزيادة وربطها بالزيادة الطبيعية أو بالهجرات التى تنتهى الى المدينة . ومع ذلك فليس ثمة شك فى أن بورسودان التى تقع فى قلب أوطان الأمرأر تضم خليطا من السكان ، يتكون من هجرات السواكنية والجاليات الأجنبية التى كانت تعيش فى سواكن كالهنادوة والحضارمة واليمنيين . ويبدو أن هجراتهم كانت على دفعات ، وفى هدوء تام تحت ضغط تحول الملاحة والتجارة تحولا سريعا الى الموقع الجديد . هذا بالاضافة الى هجرات تصل اليها من الأقاليم السودانية والمدن التى على النيل فيما وراء النيل غربا . ويصل سكانها اليوم حسب آخر احصاء الى حوالى ٤٧٫٥٦٢ نسمة ، وعدد



العربة رقم (١) فى الحوض



العربة رقم (٢) فى الحوض

الذكور منهم يصل الى ٦٠ ٪ • وهذه الظاهرة غريبة فى حد ذاتها ولا يرتبط تفسيرها بازدياد المواليد من الذكور عن الأناث • ولكى نفسر تلك الظاهرة نذكر أن عدد الذكور يكون فى السنوات الخمس الأولى عادة أقل من عدد الاناث وبشكل يتفق مع القاعدة العامة • أما فيما بعد السنوات الخمس يصبح عدد الذكور أكثر بكثير من عدد الاناث حيث يبلغ عدد الذكورحوالى ٢٥ألف نسمة، وعدد الأناث ١٤ ألف نسمة • ويعنى ذلك أيضا أن زيادة الذكور عن الاناث لا يمكن أن تكون طبيعية ، انما هى فى الواقع نتيجة للصفة التى تميزت بها حركة تعمير المدينة منذ قيامها • وتتلخص فى استمرار وصول الهجرات والعناصر النشيطة فى أفواج من المهاجرين من أنحاء السودان حيث يطيب لهم العمل • ولعل من الطريف حقا أن يصل المهاجرون من الرجال فى الغالب فقط فرادى يعيشون فيها حتى يتحقق الكسب والاستقرار ، ومن ثم يستحضر المهاجر المستقر أسرته أو يتزوج • وهذه الظاهرة تبدو فى مدن سودانية أخرى كعطبرة والخرطوم بحرى حيث لا علاقة للسكان بحياة البداوة أو الزراعة ، انما يصل المهاجرون للعمل فى بعض الصناعات التحويلية أو البدائية أو للاشتغال بالتجارة ، أو ممارسة أى عمل آخر من أعمال المدن •

وثمة ملاحظة ثانية هامة ، وهى أن تفاصيل الاحصاء العام تبين أن هناك اتجاها لتخصيص بعض الأحياء فى المدينة لبعض السكان الذين ينتمون لأصل واحد — ديم عرب ، ديم فلاته ، وغيرها — ويعنى ذلك أن سكان بورسودان ليسوا كلهم من البجاة الذين يعيشون فى الظهير المباشر لها • وفيما يلى بيان اجمالى لتوزيع السكان حسب الجنسية أو القبيلة يفسر هذه الظاهرة ويوضحها : —

عرب ١٧٫٢٩٢ + بجاه ١٠٫١٦٦ + نوبيون ٦٫٦٧٨ + نوباويون ٨٨٣ نيلوتيون ٦٣٠ + نيلوحاميون ٢١٥ + سودانيون أصليون ١٩٤ + غربيون (غير سودانيين) ١٥٣٨ + سودانيون من أصل أجنبى ٥١٧ + أجانب ٧٣٨٨

ويظهر من ذلك البيان أن البجاة لايزيد نصيبهم على ٢٥٪ من سكان المدينة ، على حين أن النسبة الباقية من عناصر وسكان وافدين اليها من السودان أو من خارج السودان • ويتفق ذلك مع ماذكرناه من أن البجاة ينفرون من حياة الاستقرار ، ويعشقون البادية ولا يحبون البحر أو التفاعل معه • وليس غريبا أن نقول ان ارتفاع عدد البجاة كان تحت ضغط ظروف معينة بعد سنة ١٩٣٧ ،

حيث دفعتهم الحكومة دفعا الى العمل فى الميناء والاشتغال بخدمة الشحن والتفريغ • ومع ذلك فهم يعيشون وقلوبهم معلقة بأوطانهم فيما وراء التلال وقطعان الابل التى يحلمون بها • وهكذا تحيا بورسودان على خدمة البحر وتعيش على انتاج وخدمة انتاج مناطق بعيدة عنها بمسافات تزيد على بضع مئات من الأميال • ولا يمكن للباحث أن يتصور أسوأ من تلك الظروف التى تعتمد فيها مدينة على مواد غذائية تصل اليها عبر مسافات طويلة للغاية بانتظام لأن أنقطاع وصول تلك المنتجات يهدد احتياجات السكان ويعرضها للخطر •

بورسودان فى خدمة الملاحة والتجارة السودانية :

لعلنا لا نجافى الحقيقة اذا ماذكرنا أن سياسة الانتاج والتسويق والتجارة التى طبقت فى السودان ، كانت من وضع واخراج أولئك الذين عملوا على خلق غلات جديدة مفروض فيها أن ترفع المقدرة الشرائية للسودان ، من أجل الاقبال على استهلاك سلع ومنتجات من بريطانيا • وقلنا من قبل ان خلق بورسودان وتجهيزها كان مرتبطا بتلك الأفكار ، بل ان البعض يضعها فى اطار واحد مع الخطط التى وجهت السياسة الاقتصادية للسودان • والمفهوم أن عصب تلك السياسة كان يتمثل فى وضع مساحات كبيرة من الأراضى السودانية الخصبة على جانبى النهر وروافده فى خدمة انتاج القطن • وكانت المساحات تزداد من موسم الى موسم وفقا لخطة التطوير وتوفير المياه وتنظيم الرى الصناعى أوالرى بالطلمبات • ويمكن للباحث على ضوء الفهم الأصيل لصفة التطوير وخططه أن يصل الى نتائج أصيلة تبرز قيمة بورسودان فى خدمة ذلك التوسع وأثر ذلك النشاط فى حركة الملاحة ومرور التجارة الخارجية الى فترات ومراحل تتفق مع التغييرات التى كانت تطرأ على مقومات الانتاج السودانى وخاصة فيما يتعلق بزيادة مساحة القطن •

١ ـ المرحلة الأولى من سنة ١٩٠٦ الى سنة ١٩٢٤ •

ولعل أهم مايميز هذه المرحلة الابتدائية فى حياة بورسودان أن الخطط الاقتصادية لم تكن قد وضعت بعد فى حيز التنفيذ الا فى أضيق الحدود • وكانت تبدو فى صورة التجارب والأبحاث ، فلم ينفذ مشروع لانتاج القطن الا فى حدود ضيقة تعتمد على الرى من الطلمبات فى مناطق مبعثرة على النيل النوبى والنيل

الأزرق • ويضاف الى ذلك اتجاه الحكومة الى تنفيذ بعض مشروعات الانشاء والتعمير لانشاء خطوط سكك الحديد • وأسهم ذلك من ناحية فى زيادة الحصيلة من الصمغ من كردفان من سنة الى أخرى ، كما أسهم فى زيادة القوة الشرائية للدولة والأفراد والإقبال على الاستهلاك بصفة عامة • واستمرار هذه المرحلة ـ من ١٩٠٦ الى ١٩٢٤ ـ وكان على غير ارادة الحكومة اذ كانت الحرب العالمية الأولى وظروفها الاستثنائية مسئولة مسئولية مباشرة عن تعطيل الخطط الموضوعة • ونذكر على سبيل المثال توقف العمل فى انشاء سد سنار بعدما أزمعت الحكومة تنفيذه فى سنة ١٩١٣ (١) • ويمكن على ضوء تلك الظروف والاعتبارات التى سارت عليها سياسة التنمية الاقتصادية أن نتصور الزيادة الرتيبة التى كانت تسجلها السفن التى تزور بورسودان ، والزيادة المطردة فى حجم الوارد والصادر كما تظهر فى الجدول التالى :

السنة	عدد السفن	حمولة الصادر طنا	حمولة الوارد طنا	الحمولة الكلية طنا	ملاحظات
١٩١٣	٢٥٦	٣٠ر٠٠٠	٥١ر٠٠٠	٨١ر٠٠٠	يرتبط الهبوط
١٩١٦	٣١٧	٥٨ر٣١٦	١٢٣ر٩٢٣	١٨٢ر١٣٩	بحالة الحرب
١٩١٩	٢٦٧	٤١ر٣٦٢	٧٦ر١٧٨	١٤٢ر١٩٠	واضطراب حالة
١٢٢	٤٥٢	١٠٩ر٠٢٦	١٤٩ر٩٨٠	٢٥٩ر٠٠٦	الملاحة والشحن
١٩٢٣	٦٠٩	١٢٨ر٨٤٢	٢٩٩ر١٥٢	٤٢٧ر٩٩٤	والتفريغ واضطراب التجارة

٢ ـ المرحلة الثانية من سنة ١٩٢٤ الى ١٩٣٨ : ـ

هذه المرحلة خطيرة من وجهة النظر الاقتصادية لأن انتهاء العمل فى سد سنار وتشغيله أدى الى مزيد من مساحات الأرض التى تزرع قطنا وزيادة كبيرة مماثلة فى حجم التجارة الصادرة التى تمر بطريق بورسودان الى الأسواق العالمية

---

(١) كان المفروض بناء قنطرة على النيل الأزرق عند سنار ، ولكن انخفاض مناسيب فيضان سنة ١٩١٣ الى حد خطير وقيام الحرب العالمية أدى الى تأجيل العمل من ناحية ، والأخذ بسياسة التخزين وبناء سد سنار •

والبريطانية خاصة • وباتت الميناء مزدحمة بالحركة وظهرت الحاجة الملحة لتطوير شكل الأرصفة وزيادة أطوالها لمجابهة العدد الكبير من السفن التى كانت تتزايد من سنة الى أخرى • وقد قفز عدد السفن من ٦٩٩ فى سنة ١٩٢٤ الى أكثر من ألف سفينة فى سنة ١٩٣٥ • ولعل من الطريف أن تتخلل هذه المرحلة سنوات أخرى ترتبت على الأزمة المالية العالمية من سنة ١٩٣٠ حقيقة أنها أزمة أدت الى انكماش فى حجم التعامل وحجم كل من الصادرات والواردات وفقـا للسياسة التى وضعت لمواجهة الأزمة ، الا أنها كانت طارئة ولا تعبر عن اتجاه نحو استمرار العجز فى عدد السفن التى تزور الميناء • وهذا هو ما قد حدث فعلا عندما انتهت سنوات الأزمة واستقرت الأحوال وعادت بورسودان من سنة ١٩٣٤ الى سابق عهدها من نشاط وحركة متزايدتين •.وكان ذلك النشـاط ممثلا فى زيادة حجم الصادر لاستمرار الزيادة فى انتـاج القطن والتوسع فى مساحته المنزرعة ، وزيادة فى حجم الصادرات لتلبيـة احتياجات السكان • وجدير بالذكر أن حجم تلك البضائع بلغ فى المتوسط خلال السنـوات من ١٩٣٥ الى ١٩٣٧ أكثر من ٧٥٠ر٠٠٠ طن وهو ضعف الرقم الذى سجل فى عام ١٩٢٣ • وكادت تجارة السودان بطريق بورسودان تسجل رقما قياسيا فى عام ١٩٣٩ ، لولا أن قامت الحرب العالمية الثانية فى نهـاية الصيف وبدء الخريف • ويذكر تقرير مصلحة الاقتصاد والتجـارة ـ آنذاك ـ أن حركة التجارة فى الثمانية شهور الأولى من سنة ١٩٣٩ كانت أكثر مما كانت عليـه فى أى مدة مماثلة فى السنوات السابقة كلها •

٣ ـ المرحلة الثالثة من سنة ١٩٣٩ الى سنة ١٩٤٦

كان طبيعيا أن تتأثر بورسودان من حيث كونها منفـذا رئيسيا لتجارة السودان الخارجية بقيام الحرب العالمية الثانية ، واضطراب النقل البحرى فى البحر الأحمر وخاصة بعد أن دخلت ايطاليا الحرب دخولا سافرا • والمفهـوم أن ذلك الاضطراب أدى الى انخفاض فى عدد السفن العـاملة فى خدمة التجـارة الدولية بصفة عامة ، نتيجة للقيود التى فرضت على النقل البحرى فى سـبيل المجهود الحربى • ويمكن أن نتلمس صفات تلك المرحلة الخطـيرة ، وما طرأ على مركز بورسودان على ضوء الجدول التالى من سنة ١٩٣٩ الى سنة ١٩٤٦ •

السنة	عدد السفن	حمولة الصادر طنا	حمولة الوارد طنا	الحمولة الكلية طنا
١٩٣٩	٩٢٢	٣٢٣ر٣٦٠	٣٨٠ر٣٥١	٧٠٣ر٧١١
١٩٤٠	٤٧٧	٢٧٩ر٧٢١	٢٧٧ر٦٧٩	٥٥٧ر٤٠٠
١٩٤١	٧٥٦	٣٣٢ر٨٧١	٦٨١ر٥٣٩	١ر٠١٤ر٤١٠
١٩٤٢	٥٨٢	٣٣٤ر٣٥٥	٦١٥ر٢٤٨	٩٤٩ر٦٠٣
١٩٤٣	٣١٨	٢٨٠ر٣٢١	٢٨٧ر٤١١	٥٦٧ر٨٣٢
١٩٤٤	٤٩٣	٣١٧ر٧٥٠	٢٧٢ر٣٥٨	٥٩٠ر١٠٨
١٩٤٥	٤٥٧	٢٢٨ر٨٩٢	٢٥٨ر٩٩٠	٤٨٧ر٨٨٢
١٩٤٦	٥١٦	٣٠١ر٠٦٦	٢٩٤ر٤٦٤	٥٩٥ر٥٣٠

وقبل التعليق على تلك الأرقام نشير الى أن السودان قد دخل فى نظام الحصص للتصدير والاستيراد ، والذى يشرف عليه المركز البريطانى لتموين الشرق الأوسط وخضع لقيوده منذ سنة ١٩٤١ • ويعنى ذلك خضوع كل حمولة من الوارد والصادر لاحتمالات توزيع الحصص والفراغ فى السفن • أما فيما يتعلق بالواردات فكانت أرقامها قريبة من العادية اللهم الا فى سنة ١٩٤١ وسنة ١٩٤٢ التى دخلت فيها حمولات اضافية لتلبية احتياجات الجيوش المحاربة فى الجبهة السودانية الأرترية الحبشية • أما فيما يتعلق بالصادرات فكان ثمة هبـوط واضح فى شحن القطن بالذات • وقد سجل الصادر من القطن أخطر هبوط له سنة ١٩٤٣ • ومع ذلك فان وصول القطن كان مستمرا الى بورسودان بكميات كبيرة لا تتكافأ مع حالة التصدير والفراغ فى السفن • ولم ينقذ الموقف الا تعاقد الحكومة البريطانية على شراء كل محصول القطن من موسم ٤٢/٤٣ • وتم بعد ذلك وخلال سنة ١٩٤٤ تصدير كل المخزون من القطن من محاصيل المواسـم السابقة • وكانت نهاية الحرب نذيرا بعودة الحركة فى الميناء وحركة الشحن والتفريغ الى مجراها الطبيعى ، التى تتناسب مع صفة الانتـاج السـودانى والتوسع فيه واستقرار الأحوال فى الملاحة فى البحر الأحمر والعالم •

٤ ـ المرحلة الرابعة من سنة ١٩٤٧ :

اذا كان ثمة مايميز تلك المرحلة فهو عودة السـودان الى تخطيط سـياسة تطوير اقتصادياته وانتـاجه من جـديد • وشـمل ذلك التخطيط مشروعين للسنوات الخمس من سنة ١٩٤٦ الى ١٩٥١ ، ومن ١٩٥١ الى ١٩٥٦ وكان من

شأنهما زيادة المساحات المنزرعة قطنا ، ووضع أرض المناقل ـ مساحتها حوالى ٨٠٠ر٠٠٠ فدان ـ تحت الرى الصناعى لانتاج القطن اعتبارا من سنة ١٩٥٧ (١) وكان ذلك مدعاة لزيادة حجم التجارة السودانية فى الصادر والوارد وزيادة الضغط على بورسودان ٠ وكان من بين الخطط التى وضعت موضع التنفيذ تطوير الميناء وزيادة أطوال الأرصفة لمجابها تلك الزيادة المتوالية من عام الى عام وليس ثمة شك فى أن الضغط على الميناء ومرافق الميناء سوف يتطلب فى أقرب فرصة زيادة الاستعدادات فى وسائل النقل والمواصلات التى تربط بينه وبين قلب السودان ، وخاصة بعد سنة ١٩٦١ عندما تزرع ثلث مساحة المناقل قطنا ، وترتفع مساحة الأرض المنزرعة قطنا فى السودان الى رقم يبلغ أكثر من ٧٥٠ر٠٠٠ فدان ٠

وصفوة القول أن بورسودان فى ظل كل الظروف وكل الاعتبارات تحمل وحدها العبء الأكبر من حيث خدمة التجارة السودانية الخارجية ٠ وقد يصل نصيبها من تلك التجارة الى أكثر من ٩٠٪ بالنسبة للصادر والوارد ٠ ولعل الوقت الملائم للبحث عن موقع لخلق وانشاء ميناء آخر قد حان ٠ وليس أفضل ـ كما قلت ـ من البحث فى شأن احياء سواكن وتخصيص مرفئها الهادى الجميل لرسو السفن الصغيرة نسبيا التى تلائمها الأعماق فيما حول جزيرة سواكن ٠

(١) تم العمل فى امتداد المناقل على أربع مراحل ٠ وقد أعدت أرض المناقل البالغ مساحتها ٨٠٠ر٠٠٠ فدان لزراعة القطن الطويل التيلة ٠ ويؤدى ذلك بالتالى الى انتاج حوالى ١ر٢ مليون قنطار ٠

قائمة المراجع

أولا ـ المراجع العربية :

١ ـ ابن بطوطة ـ مهذب تحفة النظار فى غرائب الأمصار وعجائب الأسفار — القاهرة ١٩٣٤

٢ ـ ابن حوقل ـ كتاب صورة الأرض — ليدن ١٩٣٩

٣ ـ ابراهيم نصحى ـ مصر فى عهد البطالمة ـ جزآن — القاهرة ١٩٤٦

٤ ـ الحمدانى ـ صفة جزيرة العرب — لندن ١٨٨٤

٥ ـ المقريزى ـ المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار نشرة فييت المعهد الفرنسى للآثار

٦ ـ شاطر بوصيلى ـ معالم تاريخ سودان وادى النيل — القاهرة ١٩٥٥

٧ ـ صلاح الدين الشامى ـ التوجيه البحرى للسودان ـ رسالة دكتوراه لم تنشر

٨ ـ صلاح الدين الشامى ـ بورسودان ميناء السودان الحديث — القاهرة ١٩٥٨

٩ ـ صلاح الدين الشامى ـ المواصلات والتطور الاقتصادى فى السودان — القاهرة ١٩٥٩

١٠ ـ عباس عمار ـ المدخل الشرقى لمصر — القاهرة ١٩٤٦

١١ ـ محمد عوض محمد ـ السودان الشمالى — القاهرة ١٩٥٢

١٢ ـ محمد عوض محمد ـ السودان ووادى النيل — القاهرة ١٩٥٢

١٣ ـ محمد فؤاد شكرى ـ الحكم المصرى فى السودان — القاهرة ١٩٤٩

١٤ ـ محمد فؤاد شكرى ـ مصر والسيادة على السودان — القاهرة ١٩٤٦

١٥ ـ محمد محمود الصياد ـ اقتصاديات السودان — القاهرة ١٩٥٥

ثانيا: المراجع الأفرنجية :

1 — Ball, J. : Contribution to The Geography of Egypt. Cairo. 1939.

2 — Brueo, J. : Travels to Discover the Source of the Nile. (Vol. I). Edimburgh. 1790.

3 — British Admiralty : Red Sea & Culf of Aden Pilot. London. 1944.

4 — Burkhardt, J. L. : Travels in Nubia London. 1819.

5 — Bloss, J. F. E : The Story of Suakin. S N. R 1939—37.

6 — Buist, G. : On the Physical Geography of the Red Sea. G. J. 1857.

7 — Ghsrlleswerth, N. P : Trade Routes & Commerce of the Roman Empire. Cambridge. 1924.

8 — Cooke, B. : The Red Sea coast in 1540. S. N. R. 1933.

9 — Crossland, C. : Desert & Water Gardens of the Red Sea. Cambridge. 1913.

10 — Crowford, O. G. S : The Fung Kingdom of Sennar. Glousecter 1951.

11 — Crowfoot, J. W. : Old Sites in The Butana, S. N. R. 1922

12 — Crowfoot, J. W. : Some Red Sea Ports in the Anglo-Egytian Sudan. G, J. 1911.

13 — Davis, R. : Econmics & Trade. F. W. 1035.

14 — D'Anville, :Memoires Sur L'Egypte Anciene et Moderne. Paris. 1769.

15 — Douan, G. : Histoire Du Regne Du Khedive Ismail Tome III. 2eme. et 3eme partie. Le Caire, 1936.

16 — Fleming. G. J. : Tokar. S. N. R. 1920.

17 — Gliechen, C. : the Anglo-Egyptian Sudan (Tow Volumes). London. 1905.

18 — Grabham, G. W. : The Physical Setting. F. W. 1935.

19 — Gregory, J. W. : The Great Rift Valley & Geology of East Africa, London. 1921.

20 — Gregory, J. W. : The Great Rift valley. G. J. 1920.

21 — Hamilton, J. A. : The Anglo-Egyptian Sudan from Within. London. 1935.

22 — Heathly, J. J. P. : The Port of the Upper Nile (Aqiq) in Relation to the Highways of Foreign Trade. Scot G. M. 1895.

23 — Hebbert. H. E. : El-Rih, A Red Sea Island. S. N. R. 1935.

24 — Hohler, T. B. : Trade of Port-Sudan for the year 1906. London. 1906

25 — Hume, W. F. : The Relation of the Northern Red Sea and its Accosiated Gulf Areas to the Rift Valley, G. J. 1921.

26 — Jackson, H. C. : Tooth of Fire. Oxford. 1911.

27. Jouguet, P. Mecdonain Imperialism and the Hellenization of the East. (English translation.) Paris 1926.

28 — Junker, W. : Travels in Africa. London. 1890.

29 — Kamm. rer, A. : La Mer Rougr, L'Abyssinie, et L' Arabi
Depuis I e Antiquite. Vol. Iet II. Le Caire.19

30 — Kammerer, A. : Essai Sur Le Histoire Antique D'Aby
ssinie. Paris. 1926

31 — Kammerer, A. : Le Routier De Don Joan De Ca tro
Paris. 1929.

32 — Kammerer, A. ; Le Mer Mer Rouge A Travers Les Ages
Paris. 1925.

33 — Leyden, J. : Historical Acco nt of Discoveries and
Travels in Africa. (Two Volumes). Londo
1817.

34 — Lombard, G. : Le Port de Suakin L'Exploration, Tome
XV. 8 Fev. 1883.

33 - Martin, P. F. : The Sudan in Evolution. London. 1921.

36 — Mac Crindle J. W: The Commerce and Navigation of the
Erythrean Sea. London. 1879.

37 — Mac Micheal, H. : The Anglo-Egyptian Sudan. London.
1939.

38 — Mac Micheal, H. : A History of the Arabs in the Sudan
Vol. 1. 1922.

39 — Maspero, G. : The Dawn of Civilization. (Third
Edition). London. 1896.

40 — Maspero, G. : The Struggle of Nations. London. 1899.

41 -- Muir, W. : The Memuluke or Slave Dynasty of Egypt
London. 1896.

42 — Murray, G. W. : Sons of Ismail. London. 1935.

43 — Morgan, F. W. : Ports & Harbours. London. 1952.

44 — Navile, E. : Le Commerce de L'Ancienne Egypte
Avec Les Nations Voisinnes. Geneve.
1911.

45 — Newbold, D. : The Crucsades In the Red Sea and the
Sudan. S. N. R. 1945.

46 — Paul, A. : Aidhab. S. N. R. 1955.

47 — Paul, A. : A History of the Beja Tribes of The
Sudan. Cambridge. 1954.

48 — Parkins, M. : Life In abyssinia. Vol I. London 1853.

49 — Parsons, C, S. : The Eastren Sudan. R. Arti. Institute.
April 1899.

50 — Rawbinson, G : History of Ancient Egypt. London. 1881.

51 — Reisner, G. A. : Outline of the history of the Sudan.
S. N. R. 1918.

52 — Sayyad, M. M. : The Anglo-Egyptian Sudan. (a study
on Economic Geography.)

53 — Sandes, E. W. : The Royal Engineers in Egypt and The
Sudan Chatham. 1937.

5f — Schoff, W. : The Periplus of the Erythrean Sea. New
York. 1912.

55 — Schater, B. A. : The Greek Influence in the Blue Nile
Valley. Khartoum. 1945.

56 — Sharpe, S. : History ef Egypt from the Earliest
Times Till the Conquest of Arabs. London.
1859.

57 — Shukry, M. F. : The Khedive Ismail and Slavery in the Sudan. Cairo. 1937.

58 — Schweinfurth, G. : The Future of the Sudan. Pall Mall Gazzette 18 April 1884.

59 — Sudan Govt. : Sudan Almanac Khartoum.

60 — « « : Sudan Foreign Trade Report. Khartoum

61 — Sudan Rialway : Port Authority-Port Sudan. Atbara 1937.

62 — Tothill, : Agriculture in the Sudan. London 1948.

63 — Theodore Bent. : The Ancient trade Routes Across Ethiopia. G. J. 1ŀ93.

64 — Trimingham, : Islam in the Sudan. 1949.

65 — Trimingham, : Islam in Ethiopia 1951.

66 — Wallis B., E. A. : The Egyptian Sudan. (Tow Volumes). London 1907.

67 — Warmington, E. H. : The Commerce Between the Roman Empire & India. Cambridge. 1928.

68 — Wainwritgh, G,A, : Early Foreign Trade in East Africa. Man. no 161. 1947.

69 — Valantia, G, : Voyages and Travels to India Ceylon and Red Sea In the years 1802—1806. Vol. III. London. 1811.

70 — Vincent, B, : The Periplus of The Erythrean Sea. Vol. I and II. London 1800,

محتويات الكتاب